TRICOLORE CIWRC A COMO LUCA ROSSETTI CONQUISTA LO SCUDETTO

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 43

60 ANNIVERSARIO

Anno LX Settimanale - 26 ottobre-1 novembre 2021
3,00 Euro (Italy only)

10043
9 770005 174006
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

GP STATI UNITI

TEXAS RANGER

Max Verstappen impone la sua legge sia in qualifica che in gara, regolando Hamilton e aumentando a +12 punti il distacco su di lui in classifica mondiale. Quarta la Ferrari con Leclerc, con la soddisfazione d'essersi dimostrata ancora una volta più efficace della McLaren...

MILANO MONZA MOTOR SHOW

SECONDA EDIZIONE, 15-19 GIUGNO 2022

MIMO È UNA FESTA MOTORISTICA A CIELO APERTO E **GRATUITA PER IL PUBBLICO**. PER LE STRADE E LE PIAZZE DEL **CENTRO DI MILANO** I VISITATORI TROVERANNO LE NOVITÀ DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE E MOTOCICLISTICHE ESPOSTE PER LE STRADE E LE PIAZZE, NELL'**AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA** GLI APPASSIONATI VEDRANNO SFILARE HYPERCAR E SUPERCAR DI COLLEZIONISTI E CLUB PROVENIENTI DA TUTTA EUROPA. TUTTA LA PRODUZIONE DI AUTO ELETTRICHE E IBRIDE SARANNO A DISPOSIZIONE PER I TEST DRIVE IN CITTÀ.

TUTTE LE INFORMAZIONI E IL CALENDARIO DELLE ATTIVITÀ SU

WWW.MILANOMONZA.COM

Regione Lombardia

Con il patrocinio di

In collaborazione con

di Andrea Cordovani

Austin Power

Le tribune piene zeppe di spettatori, quella passione che tracima e si allunga sui saliscendi del circuito di Austin. È l'immagine più bella che arriva dagli Stati Uniti dentro a un Mondiale incendiato da un duello mozzafiato. Quattrocentomila spettatori in tre giorni di show. Roba da record, numeri che scaldano e lanciano un grande messaggio di speranza dentro a un mondo che non è ancora libero, che ha ancora paura, ma dove la ripresa è in pieno atto. L'abbraccio che la F.1 riceve negli Stati Uniti è caldo e avvolgente come quel serpentone di curve, tratto distintivo di una pista dove si è giocato un round pieno di pathos che si è deciso solo all'ultima curva. È un capolavoro di Max Verstappen e della Red Bull. Una vittoria da applausi per l'olandese volante. Un successo costruito con determinazione che adesso allarga la forbice e caccia a 12 punti di distacco nel Mondiale Lewis Hamilton. Battuto e abbacchiato il sette volte campione di casa, costretto alla resa su una pista dove da sempre ha dettato legge. Ha provato fino in fondo a rimontare su Verstappen. Ma non ce l'ha fatta. E ora la corsa verso l'ottavo titolo si fa più in salita. Niente di definitivo. Ma è abbastanza chiaro che sarà un confronto che si deciderà solo alla fine e dove i dettagli finiranno per fare la differenza. E qui si inserisce un dato certo. Ovvero che questo Mondiale 2021 è più bello che mai.

Uno dei più emozionanti e combattuti degli ultimi anni. La ricetta per rendere la F.1 il miglior spettacolo del week end non ha bisogno di alchimie. È sotto agli occhi di tutti. Serve battaglia, dei grandi duelli, sfide senza sosta, corpo a corpo entro e fuori dai limiti, compreso dito medio da indirizzare al rivale. Come quelle torte che facevano le nostre nonne, quei sapori veri, nessuna manomissione delle quantità, nessun ricorso all'ingrediente segreto. Le cose buone di una volta. C'è bisogno di sostanza. E domenica scorsa a Austin di sostanza ce n'è stata davvero tanta con un Gp che non ha lesinato emozioni all'interno di un nazione che ha una grande fame di F.1. Il prossimo anno gli Usa avranno due Gp in calendario (Miami e Austin) con La Vegas che sta spingendo per avere una data in calendario. *«Speriamo di fare più gare in futuro in questo Paese»*, ha detto Hamilton davanti ai microfoni. In attesa degli sconvolgimenti regolamentari della prossima stagione la F.1 cavalca la nuova rivoluzione innescata da un duello che vale più di ogni altra cosa, con la speranza che in futuro la forbice dei protagonisti possa allargarsi e tirare in ballo anche la Ferrari. Manca tanto una Rossa nelle zone di caccia. Non solo a chi ha nel cuore le sorti di un Cavallino che è sulla via della ripresa… ●

DOMENICA SERRA

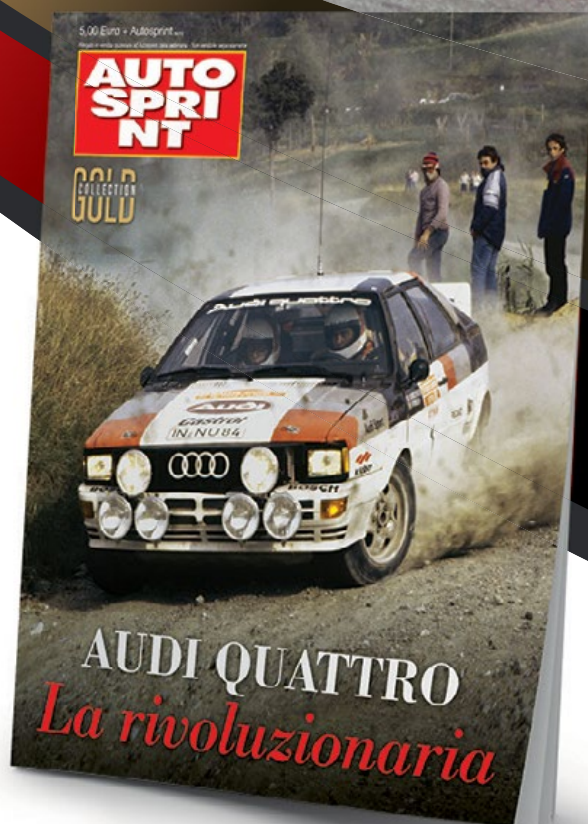
C'È UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION** PRONTO IN EDICOLA

RIVIVI LE STORIE DELL'AUTOMOBILISMO. ANZI, I MITI.

I momenti più emozionanti,
i personaggi più importanti e le gare
più avvincenti della storia
dell'automobilismo ti aspettano
ogni mese in edicola con
Autosprint Gold Collection.

AUDI QUATTRO LA RIVOLUZIONARIA
È IN EDICOLA

Marzo	Effetto Imola F1
Aprile	Alboreto Ti vogliamo bene
Maggio	Lancia Delta Orgoglio Nazionale
Giugno	Speciale Porsche da Endurance
Luglio	Alfa Romeo
Agosto	Targa Florio
Settembre	60 anni di Autosprint
Ottobre	Audi Quattro
Novembre	La Ferrari di Montezemolo
Dicembre	Impronta Mondiale

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
5,00 Euro + Autosprint
AUTO SPRI NT
GOLD
COLLECTION
AUDI QUATTRO
La rivoluzionaria

Gas a tavoletta

di Pino Allievi

Verstappen, i quattro punti di forza

ORA CHE MAX PUÒ PENSARE AD ARPIONARE IL SUO PRIMO TITOLO IRIDATO, VALE LA PENA ANALIZZARE COME E PERCHÉ L'OLANDESE APPARE COME NON MAI PERFETTAMENTE IN GRADO DI FARCELA...

Adesso può davvero cominciare a pensare al titolo mondiale. Il trionfo di Austin è stato bellissimo, Max ha disputato una delle migliori gare della carriera mettendo al tappeto non tanto la Mercedes quanto il morale di Hamilton, il quale dopo una partenza al fulmicotone si era pian piano convinto che avrebbe anche potuto vincere la gara. Era essenziale per lui riuscirci, i giochi si sarebbero riaperti e sia Verstappen sia la Red Bull avrebbero perso un po' della loro sicurezza. Invece Lewis non ce l'ha fatta per un semplice motivo: perché Verstappen stavolta lo ha imitato, ovvero ha corso alla... Hamilton. Una fotocopia delle migliori gare di Lewis, quella di Max negli States. Evidentemente ha cominciato a pensare, a tentare di scoprire i punti forti del suo incredibile rivale. Ed ha visto che Hamilton è spesso riuscito a prevalere in gare nelle quali non era scattato davanti. La pazienza lo ha infatti ripagato in corse in cui pareva tagliato fuori. E Verstappen, domenica, finalmente ha avuto pazienza. Cancellate le intemperanze di Silverstone e Monza, le più clamorose, quando ha visto che Hamilton, al via, gli stava sgusciando alla sua sinistra, un po' lo ha chiuso ma poi si è accodato senza il solito fallo di reazione. Ed ha aspettato. In quei momenti si è scatenato il lavoro dei "remote garage" di Mercedes e Red Bull per analizzare tutte le ipotesi possibili da mettere in campo, nel momento in cui Hamilton comandava la gara, dopo 9 passaggi, con un margine di 9 decimi, ovvero niente.
La logica suggeriva che dovesse essere la Mercedes a rientrare per prima, sbarazzandosi delle gomme Medie per montare le Pirelli Hard con le quali la monoposto di Brackley si è sempre trovata meglio. Invece, come un lampo, è stata la Red Bull di Verstappen a rientrare ai box per cambiare le gomme, scegliendo le più dure.
La gara si è decisa, a mio avviso, in quel frangente. Hamilton, richiamato tre giri dopo, ha intuito che era tardi ma non si è arreso. Ha fatto una prima rimonta portandosi a 3"2 da Verstappen. Poi, con i secondi pit stop, ha annullato un divario di 8"4. Ma non è bastato perché – come dicevo – Verstappen lo ha atteso per mostrargli i denti nei giri finali, quando non gli ha permesso di avvicinarsi più di tanto. Ed ha vinto così in scioltezza. Hamilton ha capito troppo tardi che Max aveva il pieno controllo della situazione e la sua profonda delusione all'arrivo, tutt'altro che mascherata, parte appunto dalla constatazione che, a macchine più o meno equivalenti, è stata la strategia a decretare i risultato. Ovvero, invertendo i fattori, la strategia azzardatissima della Red Bull ha pagato per due motivi: una macchina straordinaria e un pilota col quale si può rischiare con grandi possibilità di riuscita.

SORRIDENTE E DETERMINATO
Grinta e felicità: sono le caratteristiche che emergono dal Max visto nel dopo-gara di Austin. Non a caso l'olandese è andato a vincere in quella che fino a poco fa era considerata una riserva di caccia quasi esclusiva per Hamilton

Un Verstappen che corre alla Hamilton è quello che Christian Horner e Helmut Marko volevano vedere da tempo. È facilmente immaginabile che gli abbiano fatto, in questi mesi, mille discorsi spiegandogli che i titoli si conquistano accontentandosi dei piazzamenti, senza duellare ad ogni curva come se fosse l'ultima del campionato. Max è spesso caduto in questi tranelli e ne ha pagato le conseguenze. Ma la gara di Austin ce lo ha mostrato in un'altra veste: quella di un possibilissimo titolato, complici anche i circuiti che mancano da qui alla fine. Che Verstappen abbia una velocità straordinaria non è una scoperta di oggi. Ma la velocità non serve a nulla se non viene controllata e utilizzata col contagocce quando è strettamene necessario. Gli ultimi giri del Gp degli Usa sono quelli in cui l'olandese si è comportato da potenziale campione. Ed è stato premiato.
Poi c'è la Red Bull, che oramai sta surclassando la Mercedes a livello di gestione dei piloti dai box. La strategia d'attacco avrebbe dovuto farla la Mercedes invece l'ha attuata una volta di più la Red Bull, con una macchina che ha quattro qualità fuori dal comune: 1) un motore Honda che compete con quello di Stoccarda in quanto a potenza, ma è più robusto; 2) una vettura che va forte sia sulle piste da alto carico aerodinamico, sia su quella di basso carico, ovvero è praticamente senza difetti; 3) il modo in cui la Red Bull utilizza le gomme – prerogativa una volta della Mercedes - è il migliore in assoluto in questo momento; 4) la capacità di reagire colpo su colpo agli sviluppi (leggi: miglioramenti di prestazioni) che la Mercedes ha portato puntualmente negli ultimi Gran Premi, illudendosi di trovarsi in vantaggio proprio da Austin in poi.
Sulle qualità di Verstappen mi pare inutile dilungarmi più di tanto, perché sarebbe come scoprire l'acqua calda. Dico solo che in una Formula Uno in cui tutti sono muti, lui ha avuto il coraggio di commentare ciò che quasi tutti pensano. E cioè che "Drive to Survive", la serie di Netflix sulla F.1, simula rivalità che non esistono ed esagera nei toni pur di fare spettacolo. A me, Drive to Survive ricorda molto quei fotoromanzi anni '50, in cui la finzione era evidentissima perché l'obbiettivo finale era regalare sogni, distraendo da una realtà spesso amara. Verstappen ha pensato lo stesso e lo ha esternato. Bravissimo, è così che ci si crea una reputazione. E il rispetto. Qualità indispensabili a un futuro campione del mondo...

di Giorgio Terruzzi

Hamilton perde benissimo

LEWIS HA CEDUTO IL PASSO A MAX ALLA GRANDE, DA VINCENTE, SENZA NULLA DI TRISTE O CATASTROFICO. SEMPLICEMENTE, ALMENO PER ORA, MEGLIO DI COSÌ NON POTEVA FARE

NO ALLE MANI NEI CAPELLI! Al di là di questa immagine, Lewis Hamilton non ha certo nulla da recriminare né motivi per mettersi le mani nei capelli. Meglio che secondo in Texas non poteva certo arrivare...

Ha perso da vincente. Lewis Hamilton guarda i cocci rimediati nella sfida texana che indicano massimo vantaggio per Verstappen in vista della lunga dirittura d'arrivo, con la consapevolezza di aver fatto di tutto e di più per contenerli, per ribaltare addirittura un bilancio iridato che ora lo preoccupa di brutto. Una gara di rarissima intensità, la sua, a cominciare da uno scatto al via con dentro il desiderio di far saltare la mosca al naso di Max, per non parlare della rincorsa finale. Vana, d'accordo, ma eccezionale per talento e piede, qualcosa che ha reso la corsa di Austin bellissima e al tempo stesso simbolica. Il vecchio campione che non ha alcuna intenzione di mollare contro un ragazzo che ha accumulato abbastanza esperienza da abbinare alla propria stoffa, per una confronto piuttosto esplicito sulla qualità dei mezzi tecnici a disposizione della coppia. Quelli di Lewis, al momento e per la prima volta dopo una intera epoca, meno felici rispetto alla mercanzia in uso a Max. La cartina di tornasole potrebbero fornirla Perez e Bottas, lontani anni luce in gara, l'hanno fornita qualifiche certamente più faticose per una Mercedes che le prova tutte senza riuscire a recuperare davvero uno svantaggio quasi cronico.

Hamilton questi affanni della stella li maschera come solo lui sa fare. Ancora una volta ha tirato fuori un giro da fenomeno in qualifica e da fenomeno ha corso per 56 giri su 56, allungando prima, rincorrendo poi un avversario che ha ormai capito l'antifona, sembra aver appreso le lezioni impartite tra Silverstone e Monza, facendo andare le meningi a tempo pieno. Non ci casca più, insomma e anche Lewis sa che ormai deve ritrovare il modo di vincere senza prendersi altri rischi perché una gara a vuoto significherebbe, a questo punto, perdere l'intera argenteria. Il tutto guidando una macchina che fatica a offrire quei picchi di eccellenza ai quali lui, insieme a noi, eravamo abituati da una vita.

Per la prima volta in cinque anni, il regno di Hamilton è in grave pericolo. Sono in arrivo piste teoricamente buone per l'altro, non ha molte cartucce disponibili, salvo contrattempi peraltro possibili. Dunque, sarà interessante osservare Re Luigi alle prese con una minaccia più seria rispetto a quella proposta da Nico Rosberg nel 2016 in una stagione anomala soprattutto per lui. Qui c'è in ballo una successione al trono alla fine di un ciclo tecnologico. Per molti versi, senza contare l'anagrafe, potrebbe trattarsi per un fenomeno come Hamilton, di un'ultima opportunità utile a raggiungere il record assoluto di 8 titoli mondiali, cosa alla quale tiene assai, al netto delle (ripetute e noiosissime) frasi di circostanza. Roba da costringerlo a vendere carissima la pelle, sfruttando una perizia strepitosa, una tempra intatta, oltre ad una macchina non più rassicurante, ad una squadra non sempre impeccabile.

Per molti versi sta qui la bellezza di questa sfida. Nel vedere in difficoltà un campione che ha arraffato ogni gioiello per anni osservandone i comportamenti in una condizione di disagio. Ciò che ha mostrato negli Stati Uniti, al primo vero confronto dopo troppe gare disturbate da penalità e incidenti, ha sbalordito per tenacia, l'ha amareggiato osservando le classifiche, ha moltiplicato la voglia di provarci sino alla fine. Per chi lo ammira, per chi non lo ama, una dimostrazione che comporta rispetto assoluto. E attribuisce al sogno di Verstappen valore supremo. Comunque vada a finire. ●

di Carlo Vanzini Sky F.1

Forbice
che si allarga

VERSTAPPEN SCHIZZA A PIÙ DODICI DA HAMILTON: ANCHE SE MANCANO ANCORA CINQUE GARE ALLA FINE, IL MONDIALE È IN MANO A MAX

DUELLO MONDIALE AL CARDIOPALMA
Sui saliscendi di Austin si è consumata un'altra bella battaglia tra Verstappen e Hamilton protagonisti di un duello mondiale al cardiopalama

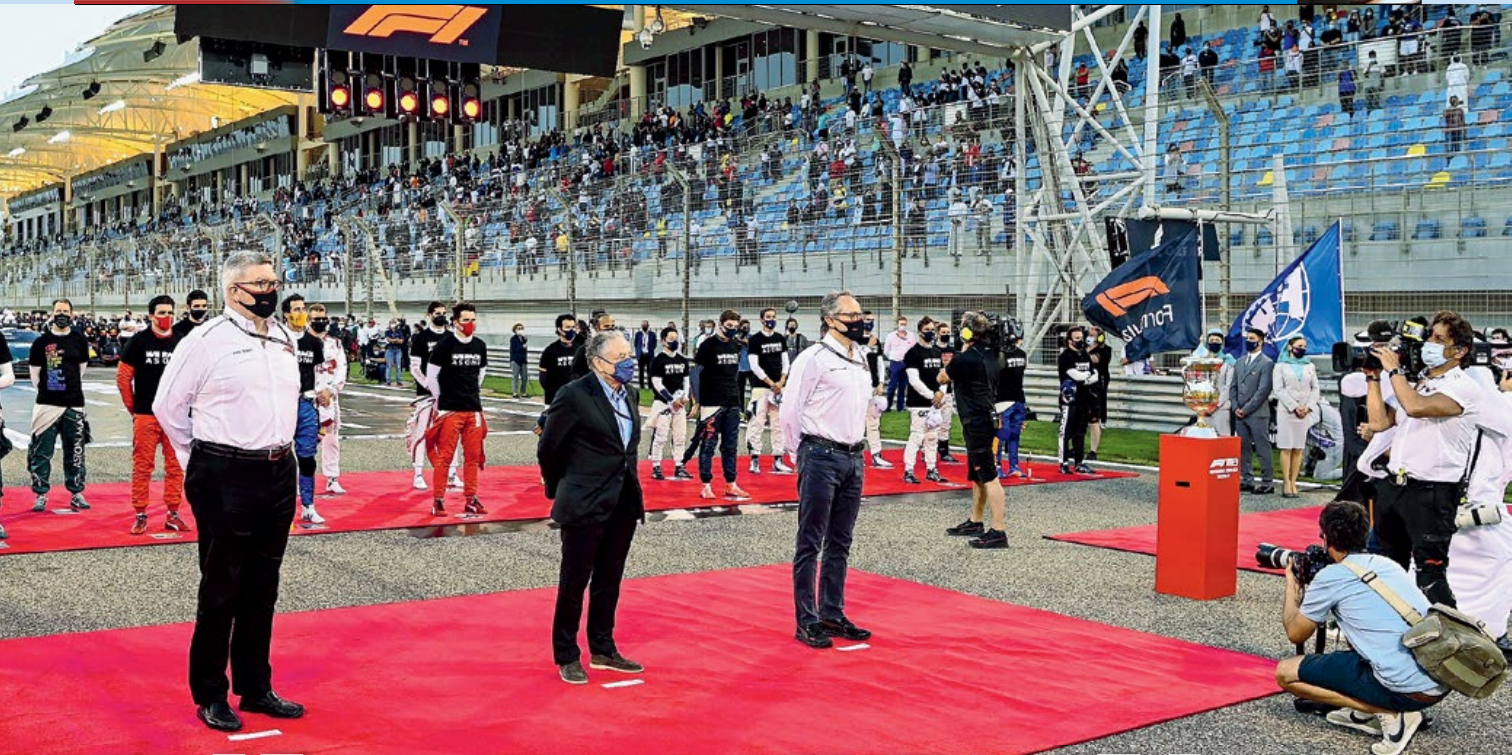
Gli exit poll della Formula Uno dicono che la forbice tra i due contendenti per il titolo adesso si apre clamorosamente a favore di Max Verstappen e anche se ci sono ancora 5 sedi da scrutinare, il mondiale sembra poter essere saldamente nelle sue mani.
L'olandese ha superato l'esame del seggio più difficile, quello del Texas che ha sempre "votato" Lewis, mentre guardando avanti, dalle urne di Messico e Brasile, sembra scontato il risultato a suo favore.
12 punti sono tanti, ma non dimentichiamo che dopo 9 gare, il vantaggio era addirittura di 32, prima dell'ormai famosa Copse a Silverstone.
Verstappen ha lasciato punti pesanti lì, a Baku, dove era leader, frenato dallo scoppio della gomma, ma aiutato da un errore da debuttante di Lewis e a Monza, dove ha giocato il jolly del tutto o niente. Tolte queste tre gare in cui non ha visto bandiera e aggiungendo l'Ungheria, dove è stato messo fuori, al via, dai giochi che contano, su 17, per il resto è sempre salito, a differenza di Lewis, sul podio e per ben 8 volte (57% delle gare concluse contro il 31% di Hamilton), sul gradino più alto.
È sembrato, fin dai test, essere il favorito naturale di questo 2021, ma forza, talento ed esperienza hanno fin qui tenuto a galla Lewis. Il sette volte campione del mondo è nuovamente con l'acqua alla gola, ma solo degli episodi a favore, di affidabilità ad esempio, possono ancora far pendere l'esito finale a suo favore. No, non è finita, ma la lucidità, oltre alla bravura, mostrata da Verstappen negli Stati Uniti è da applausi. Non avevo mai sentito un pilota, impegnato al limite nella sua corsa, dettare la strategia del compagno di squadra. Verstappen ha, al netto di colpi di scena, in mano il campionato. Una superiorità evidenziata anche dal numero di pole e delle volte che in griglia è stato davanti al rivale. 9 pole contro 3, non dimenticando che Hamilton ne ha fatte 101 in carriera, con una media di una pole ogni 2,83 Gran Premi. Eppure nelle ultime 13 gare ne ha fatta una sola. I numeri non mentono ed evidenziano la superiorità globale del pacchetto Verstappen e la sua numero 33.
In soldoni, per arrivare al ballottaggio di Abu Dhabi, Hamilton ha bisogno di un mezzo miracolo. Quel che scrivo è sicuramente esagerato perché basta uno 0 per ribaltare tutto, ma in un mondo ideale, senza variabili, il finale sembra scritto. Baku, Silverstone, Budapest e Monza insegnano che il mondo ideale non esiste e quindi restiamo legati all'imprevedibilità, sperando che la forbice non tagli il nastro prima e ci lasci nell'incertezza fino all'ultima bandiera a scacchi, come quando Alonso se la giocò con Schumacher (2005 a parte) fino all'ultima gara, dando ancor più peso a quelli che poi restano come passaggi di consegne epocali, tra campioni che hanno scritto e scriveranno la storia di questo sport. ●

Mercedes un po' col fiatone

LA LOTTA È ANCORA APERTA A TUTTI I LIVELLI, EPPURE LA CASA TEDESCA SEMBRA EVIDENZIARE UNA CERTA STANCHEZZA DI FONDO E LA SENSAZIONE DI AVER SPREMUTO (QUASI) TUTTO QUANTO A POTENZA

IMBATTIBILI NO MA QUASI, EPPURE...
Nell'era turboibrida le Mercedes sono e restano dei punti di riferimento anche se stavolta potrebbero essere vicine al plafond

Non è una scritta "game over", questo no, ma è comunque un segnale di allarme rosso. Lo stop è arrivato dal sistema predittivo di controllo delle usure, che nel caso della Mercedes è il più sofisticato della Formula Uno. Migliaia di parametri che convergono in un algoritmo in grado di avvertire quando un determinato pezzo si avvicina al punto di rottura. Un dispositivo che nell'era ibrida – certamente dal 2016 in poi – ha permesso alla Stella di navigare in sicurezza, dando spesso l'impressione di accelerare e frenare a proprio piacimento, come se non volesse chiudere i giochi troppo presto. Stoccarda non gradiva tanto che Mercedes vincesse da sola, quanto piuttosto che battesse la Ferrari. La pacchia però è finita. Sul fronte dei motori la Honda – pronta ad abbandonare nel momento più sbagliato, una specialità tutta giapponese – ha messo in campo con il suo RA621H un progetto valido e giovane, capace di offrire margini di miglioramento negli strettissimi ma ancora esistenti spazi di sviluppo concessi dal regolamento. Al contrario, l'M12 di Mercedes è stato creato nel solco delle precedenti power unit e dunque in un certo senso arriva da lontano. D'altronde come dare torto agli ingegneri di Brixworth? Motore che vince non si cambia, o meglio: non si stravolge. Ma il progetto è ormai più che maturo, non c'è più modo di estrarre prestazioni nuove e lo si è visto alla vigilia di Austin con la gragnuola di sostituzioni che hanno colpito Mercedes, tra squadra titolare e clienti. Il sesto V6 di Bottas è stata la decisione più grave, quasi una resa. Il mondo – abituato a guardare Mercedes da sotto a sopra – vi ha visto una furbata tattica per vincere il Gp Usa con Hamilton e sistemare Valtteri davanti a Verstappen nel prossimo Gp del Messico, ma in realtà tutto è conseguenza dell'affidabilità giunta al capolinea. Il finlandese ha addirittura doppiato i tre motori consentiti per disputare l'intero Mondiale senza penalità: ne ha usati addirittura tre in quattro gare, visto che quello di Monza è stato immediatamente ritirato dopo quell'uscita, e che pure la quinta unità utilizzata a Sochi e Istanbul ha alzato bandiera bianca. Bottas ha cambiato il solo V6 per non pagare più di cinque posizioni in griglia, ma molto peggio è andata a Sebastian Vettel e George Russell che hanno dovuto ricorrere a nuovi motore termico, turbo ed MGU-H (nel caso dell'inglese anche il sistema degli scarichi). Del ricco parco dei motorizzati Mercedes (otto vetture), a questo punto, solo la McLaren di Norris e l'Aston Martin di Stroll sono rimaste al largo dalle penalità. Ecco perché Hamilton, partito a razzo ad Austin, è stato subito invitato a risparmiare energia nei primissimi giri. La Formula Uno era abituata a vedere Lewis che recupera a Verstappen sette secondi di ritardo in tredici giri, ma non pronta a vedere Hamilton respinto nel finale, non in questo modo almeno. Ora è la Honda ad avere qualcosa ancora in tasca da spendere, mentre Mercedes s'insabbia sul vorrei ma non posso: in altri tempi avrebbe fornito più potenza a Hamilton (quante volte gliel'abbiamno sentito chiedere via radio? e quasi sempre i suoi desiderata sono stati esauditi), ma non è più possibile. A Stoccarda la madre di tutte le priorità è vendere vetture di cui, ovviamente, va tutelato il buon nome. E l'ultima cosa che i vertici della Stella tedesca desiderano è offrire una fumata bianca in mondovisione. Piuttosto perdere il Mondiale, ed è esattamente la piega che sta prendendo il confronto. ●

di Mario Donnini

Liberty Media ora ci pensi su

IL SONDAGGIO PIÙ GLOBALE NELLA STORIA DELLA F.1 DICE TANTE COSE DI POCA IMPORTANZA MA ALCUNE INTERESSANTI E CERTE: LA QUALIFYING RACE NON È PIACIUTA PER NIENTE, L'IDEA DELLE GARE A GRIGLIA INVERTITA NEANCHE E I GP STORICI VANNO TUTELATI. IN ALTRE PAROLE I MESSAGGI INVIATI SUONANO COME CHIARI SEGNALI A CHI COMANDA IL CIRCUS...

Finalmente emergono i risultati del sondaggio globale commissionato da Liberty Media, ovvero dall'entità che controlla e gestisce la F.1, effettuato sui tifosi della disciplina in collaborazione con la Nielsen, per intercettare opinioni, orientamenti e gusti dei fan della Formula Uno in tutto il mondo. Il sondaggio stesso si configura come il più vasto mai effettuato, operando attraverso il sito web Motorsport Network Motorsport.com in 15 lingue e ricevendo il feedback di 167.000 fan in 187 Paesi. La cosa buffa è che dal punto di vista ufficiale la valutazione viene fatta enfatizzando dati e assodati assolutamente irrilevanti e cercando invece di nascondere quelli importanti, secchi, inappellabili e tali da fornire indicazioni assolutamente ineludibili e peraltro molto negative rispetto agli orientamenti di recente introdotti. Ma andiamo con ordine.
I risultati del 2021 F.1 Global Fan Survey rivelano, tanto per cominciare, che la Formula Uno è considerata dal 90% degli intervistati l'apice del motorsport. Favoloso. Ecclestone e Mosley ci hanno messo trent'anni per ammazzare qualsiasi altra categoria e adesso finalmente il mondo ne prende atto. Geniale. Roba da tirare i coriandoli dagli elicotteri. Ma andiamo avanti.
Tra i fan intervistati, l'attributo numero 1 del marchio F.1 è "eccitante" - con altri apprezzamenti top del marchio tra cui "tecnologico", "costoso", "competitivo" e "divertente". Ci manca solo di aggiungere Wow, fico e togo e poi il dibattito impazza, toccando vette da dialettica di Schopenauer. Porco Giuda, ma fatevi una cura di fosforo, che poi articolate meglio, va'. Cioè, questi sono due dei punti che suscitano molto entusiasmo nei committenti del riscontro globale e proprio non si capisce perché. Ma ancora è niente.
Infatti il 91% dei fan della F.1 esprime una squadra preferita, il 94% un pilota preferito.

In particolare, la McLaren dopo il trionfo di Monza vive un momento magico e nel sondaggio figura essere addirittura la squadra n.1, ovvero la più popolare, seguita da Red Bull, Ferrari e Mercedes. Ecco, questa se valutata come una realtà tendenziale e istantanea è una cosa giustissima, non a caso la squadra fondata dal compianto Bruce a oggi è senz'altro la rivelazione del mondiale 2021. Però se la prendiamo come una verità scientifica, solida, stabile ed epistemica, il discorso cambia e siamo di fronte a un'altra sonora panzana.
Okay, il team orange-papaya può piacere, è simpatico, resta caratterizzato da Ricciardo che ride sempre e se vince beve da una scarpa, più da Lando Norris che è giovanissimo, ironico e ultraveloce oltre che decisamente accattivante, tanto da essere non a caso il più quotato tra le tifose di sesso femminile issandosi il n.2 tra i più popolari.
Ma da qui a dire o sostenere che la squadra del fondo sovrano bahrenita è la più amata, popolare e seguita sulla scena è sparare una cavolata bella e buona, perché mai e poi mai per cultura, storia, heritage e leggenda, McLaren, Red Bull e la stessa Mercedes potranno mai avvicinarsi all'appeal, alla consistenza e alla solida compenetrazione della Ferrari a livello mondiale, a tutti i livelli.
Certe domande, in altre parole, non andrebbero neanche poste, perché hanno una risposta scontata. E, se la si elude, automaticamente si finisce col dire altro e rimestare in concetti che non hanno nulla di attendibile
Ma c'è ben altro, ovvio. Poco da dire sul fatto che secondo lo stesso sondaggio a oggi Max Verstappen è il pilota n. 1, tra i fan di età 25-34 anni, mentre Lewis Hamilton è il n. 3, dietro a Norris. Capita. Roba che va e viene. E che non sposta niente.
Quanto alle gare preferite tra i fans, finalmente qualcosa di sensato, visto che le corse cult dei fan, vedono su tutte Monza, ampiamente davanti a Spa, Silverstone e Monaco. E già qui Liberty Media farebbe bene a tremare, visto che in chiave 2023 l'idea di chi comanda è proprio quella di far effettuare un turno di riposo a Spa-Francorchamps, ovvero il tracciato più bello e probante del mondiale.
Ma questo è niente, perché la vera e propria primizia, decisamente imbarazzante per Liberty Media, è che solo il 7 per cento degli interpellati pensa che la gara sprint, il famigerato Granpremietto del sabato, programmato quest'anno in Gran Bretagna, Italia e Brasile, abbia migliorato il livello dello show offerto nel weekend. E addirittura il 67% dei partecipanti al sondaggio dichiara senza mezzi termini che rifiuta nettamente l'introduzione della corsa sprint in gran parte degli appuntamenti iridati 2022. Chiaro, no?
In altre parole, la parte più liquida, elettronica, evoluta e multitasking degli appassionati s'è già schifata dell'orrendo, inutile, pomposo e noioso Granpremietto, quindi figuriamoci tutti quelli con tanto di tempie grigie e trippetta che non hanno votato - e sono miliardi di miliardi - perché, pur appassionati di F.1 a 24 carati, non ritengono opportuno partecipare a un sondaggio.
Questo, a prescindere da ciò e prendendo per buono il campione dei partecipanti, ovviamente suona anche come preventivamente tombale rispetto all'idea di introdurre surrettiziamente il concetto di doppia gara a weekend, proprio come nella Superbike o nella formula cadetta automobilistica.
Altra netta bocciatura, quasi plebiscitaria, riguarda l'ipotesi di cominciare a farci sorbire gare a griglia invertita per facilitare i sorpassi e aumentare lo show, cacciando a fondo schieramento i più veloci e facendo partire davanti i più lenti delle qualificazioni.
Quindi, concludendo, le considerazioni da fare son poche, spicce e evidenti a tutti. Tutte le linee di stimolo, rinnovamento e cambiamento in atto o presto attuabili da Liberty Media - ovvero Qualifying Race, griglia invertita, rotazione e possibile turno di riposo a certi Gp storici per fare più spazio a gare remunerative in paesi privi di tradizione di Motorsport ma ben pagati - ebbene, dicevo, tutte le possibili linee tendenziali della politica dell'ente di gestione della F.1 vengono sonoramente e quasi plebiscitariamente quanto nettamente bocciate.
E a nulla vale l'argomentazione, partita dal ponte di gestione di Liberty, che minimizza il catastrofico rovescio politico-programmatico insito nel risultato del sondaggio stesso, sostenendo che in fondo i tradizionalisti sono uno zoccolo duro difficile da infrangere, mentre dietro questi sta sempre più emergendo una new wave favorevolissima alle evoluzioni, alle mutazioni e agli ammodernamenti. Eh, no. Piuttosto, il sondaggio rivela esattamente il contrario: neanche tra i fans del web, ovvero tra i più giovani, agili e multitasking, Liberty Media riesce a ottenere lo straccio di un mezzo consenso, rispetto ai cambiamenti in atto.
Se facesse casa per casa, ovvero ricorrendo a una scheda cartacea facendo votare i veri veterani magari tramite Autosprint (che poi sono ancora quelli che tengono in piedi tutto il sistema F.1, parliamoci chiaro), il consenso per la maggior parte delle innovazioni pensate (male) sarebbe prossimo allo zero idrometrico.
Detto questo, cari padroni del Circus, smettetela di enfatizzare d'avere scoperto, manco fosse la macchina per affettare il brodo, che la F.1 è ritenuta il vertice dello sport del motore - è come dire che a Miss Universo c'è un gran bel giro -, o che la McLaren di 'sto settembre è la squadra più amata o che Monza e Spa sono delle gran belle piste, il che vale tanto quanto sostenere che una pizza con Liz Hurley ce la potremmo anche fare.
No, basta con monsieur Lapalisse e viva tutto il resto. Quando chiaramente via internet la parte più giovane, fresca, sportivamente progressista, flessibile e meno tradizionalista, ossia il popolo del web e dei social media, vi dice chiaramente che non ne avete fatta una giusta.
Al punto che tutta questa faccenda può essere riassunta da un solo avverbio. Che è poi la risposta personale a un autosondaggio che qui lancio e qui chiudo, della durata di una sola riga. Sapete cosa deve fare Libery Media per salvare e migliorare la F.1? Niente.
Proprio niente. E se la vuole far crescere negli anni, deve proseguire ad astenersi dal prendere iniziative, continuando a non far nulla e, possibilmente, anche smettendo di commissionare sondaggi. ●

UN MOMENTO PER RIFLETTERE
Domenicali e Brawn, figure apicali di Liberty Media nei Gp, qui in compagnia del Presidente Fia Jean Todt: il momento è delicato e il futuro della F.1 va prefigurato tenendo conto anche del feedback degli appassionati...

di Alessandro Gargantini

Verstappen ora tenta la fuga

MAX TRIONFA IN QUELLO CHE ERA CONSIDERATO UN FEUDO DI HAMILTON E ADESSO SI ALZA SUI PEDALI E PROVA A STACCARE IL RIVALE, IN QUESTO MOMENTO FINITO A 12 PUNTI DI DISTACCO. POCHI MA ANCHE NO, CONSIDERANDO CHE TRA I DUE IL DIVARIO È SEMPRE PIÙ INFINITESIMALE...

AGGANCIO MANCATO
Ha fatto di tutto nel finale di gara Hamilton, per andare a prendere Verstappen, ma l'olandese, coriaceo e determinato come non mai è riuscito a resistere sino alla bandiera a scacchi al ritorno del campione del mondo in carica

Dopo gli spintoni di Silverstone e Monza, ed i faccia a faccia soltanto rinviati di Sochi e Istanbul a causa di penalità subite per il cambio della power unit, Verstappen e Hamilton si sono ritrovati fianco a fianco sulla prima fila della griglia di partenza dell'appuntamento in terra texana del mondiale, che prometteva un rodeo incandescente tra i due piloti al vertice del mondiale. Le scintille delle prove libere, quando Hamilton ha costretto all'esterno il rivale attirando su di sé le ire e una bella serie di improperi dell'alfiere della Red Bull, avevano reso l'atmosfera della vigilia ancora più pesante. Invece, allo spegnersi dei semafori, la battaglia a muso duro tra i due pretendenti al titolo si è esaurita dopo il primo giro, con Hamilton lestissimo a beffare l'olandese in partenza e lasciarsi alle spalle l'avversario, che nei dieci giri successivi non ha fatto altro che incollarsi agli scarichi della W12 del sette volte iridato, senza però abbozzare l'attacco. A quel punto, il duello tra gli uomini di punta di Mercedes e Red Bull è diventato soprattutto una partita a scacchi, un confronto fatto di strategie, di undercut e contro undercut che si è risolto soltanto nel finale a favore del pilota Orange, che ha conquistato l'ottavo successo stagionale su un tracciato che tradizionalmente era stato terreno di conquista delle Frecce d'Argento, con Hamilton capace di salire per ben cinque volte sul gradino più alto del podio. Ma non questa volta, perché la Red Bull è tornata la monoposto più veloce del mondiale e, dopo aver conquistato la pole position, ha consentito a Verstappen di mantenere il suo fortino inviolato fino alla fine e conquistare il diciottesimo successo in carriera. Il primo centro del pupillo di Helmut Marko negli States consente al talento della Red Bull di portare a dodici lunghezze il suo vantaggio al vertice della graduatoria.

LA DESCRIZIONE DELLA SFIDA AL VERTICE

L'ATTESO RODEO DIVENTA UNA BATTAGLIA A SCACCHI

Il Gran Premio degli Stati Uniti non ha proposto confronti diretti tra Hamilton e Verstappen, ma si è retto sulle diverse strategie scelte dai rispettivi muretti box. Quando l'olandese si è ritrovato alle spalle del rivale nella prima fase di corsa, gli uomini di Christian Horner hanno deciso di richiamarlo dopo soltanto dieci giri per undercut che si è rivelato decisivo nelle sorti del Gran Premio, visto che ha dato all'olandese la leadership del Gran Premio difesa strenuamente fino alla fine. L'effetto collaterale dell'anticipo nel primo cambio gomme è stato quello di dettare i ritmi del secondo, avvenuto quando mancavano ventitré giri al termine del Gran Premio e hanno costretto Verstappen a difendersi nelle ultime cinque tornate con gli pneumatici ormai sulle tele. Ma la Mercedes non ha mostrato di avere lo spunto per consentire al suo alfiere di mettere nell'angolo il portacolori della Red Bull. Hamilton non ha così potuto fare altro che accontentarsi di una piazza d'onore che ha il sapore di una sconfitta bruciante, visto che Austin per l'inglese rappresentava soprattutto l'occasione per riacciuffare il vertice della graduatoria. Il gap che lo separa da un rivale che non ne vuole

sapere di arretrare di un millimetro pesa tantissimo nella economia di un mondiale nel quale la Mercedes non sta più investendo niente, a differenza della Red Bull dal punto di vista tecnico ed è in questo momento difficile prevedere dove possa recuperare le risorse per invertire le gerarchie. Al traguardo, Hamilton si è ritrovato ingabbiato tra i due piloti di Christian Horner proprio come era accaduto in qualifica, con Sergio Perez che è riuscito a riacciuffare di un punto la quarta posizione nel mondiale ai danni di Norris, soltanto ottavo in suolo texano.

NEL DUELLO INFINITO TRA GRANDI...

RED BULL ABILE A BATTERE LA MERCEDES CON LA STRATEGIA

Hamilton è riuscito a limitare parzialmente i danni conquistando il giro veloce mentre provava l'ultimo vano assalto a Verstappen nelle fasi conclusive del Gran Premio.
L'inglese ha messo tutta la sua classe nel bruciare allo start il pilota olandese delle Red Bull e ha messo tutta la sua esperienza nel gestire il degrado degli pneumatici e ricavarsi una chance per contrastare nel finale un rivale che è parso complessivamente più forte.
Dopo i fatti di Monza, quando Verstappen non lo degnò nemmeno di uno sguardo dopo aver pericolosamente parcheggiato sul suo casco la sua monoposto, i rapporti tra i due pretendenti al titolo sono completamente azzerati.
L'inglese non condivide l'atteggiamento, il modo di fare e la ridottissima empatia del rivale, ma non ha i mezzi per contrastarlo.
In Texas l'inglese è andato anche oltre i mezzi a sua disposizione, ma non aveva un potenziale tecnico all'altezza per tener testa al rivale.
L'unico modo per provare a contrastare il pilota di Hasselt sarebbe stato quello di mutuarne la strategia, ovvero anticipando il primo cambio gomme all'estremo per difendersi dall'undercut e compiere la medesima mossa poco dopo la metà gara. Verstappen aveva una monoposto di due decimi più veloci, ma non abbastanza per superare la W12 del rivale nel corso del Gran Premio come dimostrato nella prima fase di gare.
Ma il cambio gomme dopo soli dieci giri dell'olandese ha colto la Mercedes di sorprese e annullato la magia del sette volte iridato allo start.
La sesta posizione di Bottas, in rimonta dal nono posto in griglia, fotografa il momento non brillante della Mercedes.
Mentre ha grandi motivi di sorridere la Scuderia Ferrari, quarta con Leclerc a soli dieci secondi da Perez.
Si tratta di un risultato impensabile soltanto poche settimane fa, che certifica i continui progressi della truppa guidata da Mattia Binotto che, con l'introduzione della nuova power unit rinnovata nella parte ibrida ha fatto un notevole passo in avanti e messo alle spalle la McLaren. Soltanto ottavo Sainz, sfortunato per i 5.6 secondi persi al cambio gomme che potevano valere per lo spagnolo il quinto posto.

PEREZ DEGNO SECONDO DEL GRANDE MAX

Meritata presenza a podio per Perez, sopra, ottimo in qualifica e bravissimo in gara, dietro ai due protagonisti, con Max che ha battuto Lewis dopo una sfida al calor bianco

DOPO LE ACCUSE AL POSTERIORE MERCEDES...

RED BULL PREVALE SIN DALLE QUALIFICHE

Red Bull ha rotto nuovamente l'equilibrio. Per la prima volta da Zandvoort, in Texas Verstappen ha nuovamente avuto tra le mani la monoposto più competitiva.
Lo scarto dell'olandese su Hamilton in qualifica è stato costantemente tra i due e tre decimi e si è cristallizzato in 209 millesimi nel giro decisivo in Q3, con l'inglese che non è riuscito a conquistare la quarta pole position in Texas, che sarebbe stata la numero centodue in carriera.
Dopo il terzo turno di libere, nonostante fosse lontano 519 millesimi da Perez, il sette volte iridato aveva ancora flebili speranze di siglare il miglior tempo in qualifica, dove però la W12 non si è rivelata in grado di recuperare nei rettilinei i decimi

di Milton Keynes aveva messo in giro per giustificare il distacco sui rettilinei dalla Mercedes.
Christian Horner e i suoi hanno puntato il dito sull'asse posteriore della W12, che s'abbassa in modo evidente sui rettilinei, portando a velocità massime più elevate.
La Red Bull ha esortato la FIA a esaminare la sospensione posteriore delle Freccia d'Argento, ma la verifica non ha portato a conseguenze perché, in base al tipo di carreggiata, la Mercedes abbassa o alza regolarmente la sua parte posteriore rispondendo ai cambiamenti del carico aerodinamico.
La velocità rilevata nella speed trap in qualifica dalle W12 è stata di cinque chilometri orari superiore rispetto alle Red Bull, ma questo ha portato per la Mercedes ad un vantaggio di solo 160 millesimi nel settore centrale.

GRAN SALTO DI QUALITÀ PER IL MESSICANO

PEREZ SI AVVICINA NELLE PRESTAZIONI A VERSTAPPEN

Verstappen ha colto la pole position per la nona volta in questa stagione.
Anche Perez per la prima volta quest'anno ha lottato per la prima fila, ma quando ha iniziato a gocciolare sul finale di Q3 Verstappen ha fatto la differenza.
«*La pole mi scivolata dalle dita*», ha confessato il messicano, a conferma di quanto le monoposto dell'energy drink austriaco fossero in forma nella fase decisiva delle prove.
Hamilton non ha invece potuto fare altro che chiedere scusa ai suoi ingegneri dopo un giro nel quale ha estratto il massimo potenziale a sua disposizione. Ottenere il primato in Q3 in Texas era molto importante per la Red Bull perché il trend delle ultime settimane indicava nella Mercedes la squadra più veloce e reattiva.
Venerdì mattina la Mercedes aveva staccato la Red Bull di nove decimi. Ma proprio in quel momento è scattata la crescita della RB16B, che ha persi nella parte mista e, soprattutto, nel primo settore e nelle ultime tre curve dell'ultimo.
Dopo le qualifiche, alla Mercedes confidavano sul fatto che la Red Bull avesse messo a punto la propria vettura soprattutto in ottica delle qualifiche. La squadra di Brackley ha messo in primo piano il controllo dei problemi di usura su una pista ad alto degrado alla ricerca di un ritmo gara ottimale. Tuttavia, la buona velocità con le mescole Medium delle RB16B mostrava che anche la squadra diretta da Christian Horner avesse lavorato bene sui long run. Si è avuta l'impressione che, dopo la giornata di venerdì, la Red Bull sia cresciuta mentre le Mercedes no, anche perché con l'aumento delle temperature non ha potuto dare un adeguato carico aerodinamico per mantenere gli pneumatici nella finestra di esercizio ottimale soprattutto dopo il lungo rettilineo nel secondo settore.
Insieme all'esito delle qualifiche favorevole alla Red Bull si sono spente le illazioni che la squadra

GRAN FESTA SPECIE IN CASA RED BULL
Hamilton sul podio ha festeggiato molto sportivamente il vincitore Verstappen, il quale in compagnia di Perez ha dato vita a una vera e propria apoteosi Red Bull, al top con Max, sotto, dopo un periodo di chiara supremazia Mercedes

trovato il giusto compromesso sul suolo sconnesso del circuito delle Americhe. A Verstappen era mancato per lunghi periodi il feeling con la mescola morbida, tornato su livelli di eccellenza in entrambe le macchine nel momento cruciale nonostante la pioggia sul finale potesse rimescolare i valori. Quello americano è un tracciato molto complesso per quel che riguarda il set-up, visto che richiede equilibri assai delicati. La sequenza di curve veloci del primo settore è divisa, attraverso un rettilineo di un chilometro, dai cambi di direzione lenti dell'ultimo. Il layout e le asperità rappresentano una complicazione pazzesca per gli ingegneri, che non sempre riescono a individuare il miglior compromesso. Avere questa versione iper-competitiva di Perez nelle cinque ultime prove del mondiale sarà un asset di primaria importanza per Verstappen, che ha trovato un team mate maturo e conscio del suo ruolo e che ha la forza mentale per reggere e cogliere le sue occasioni in una squadra che ruota attorno a Verstappen e aveva centrifugato due ottimi piloti come Gasly e Albon, troppo giovani per reggere al fianco dell'olandese.

UNA LINEA DI TENDENZA SU CUI RIFLETTERE

A FINE 2022 PERFORMANCE GIÀ IN LINEA CON LE F.1 2021

Proprio a Austin, nel fine settimana dell'attacco di Verstappen alla superiorità dei propulsori Ferrari, nell'ottobre del 2019 fu presentato il nuovo regolamento tecnico che sarà in vigore dall'anno prossimo e ha costretto tutti i team a ripartire da un foglio bianco per quel che concerne la progettazione della monoposto. Due anni fa, le stime dicevano che le monoposto di nuova generazione sarebbero state più lente di circa quattro – cinque secondi al giro rispetto a quelle attuali. Le simulazioni e i test eseguiti a progetto in corso dalle squadre in galleria del vento indicano invece di un delta ben più ridotto. Attraverso delle tappe intermedie, i responsabili tecnici dei vari team informano lo staff tecnico della FIA che ha introdotto il concetto delle monoposto 2022 su come proseguono i lavori e quali sono le risultanze, anche per monitorare e intervenire in caso di devianze non previste. Dallo scambio di informazioni tra i team e la Federazione è emerso che le nuove macchine potrebbero essere ad inizio stagione più lente di meno di un secondo al giro e potrebbero raggiungere gli stessi riscontri di quelle attuali che hanno il medesimo rapporto tra deportanza e resistenza dell'aria (4:1), come indicato da Pat Symonds al giornalista tedesco Michael Schmidt.
Ci potrebbero essere velocità più elevate nelle curve veloci e medio veloci in virtù dell'effetto Venturi.
Le macchine che scenderanno in pista nel 2022 peseranno 38 chili in più, mentre i motori potrebbero perdere potenza nella parte endotermica a causa dell'impiego del 10 per cento di etanolo nel carburante (E10). Tale margine sarà recuperato nella componente ibrida.

di Alessandro Gargantini

Ferrari sfiora il podio

PER PASSO, AGGRESSIVITÀ E AFFIDABILITÀ LA PRESTAZIONE DI LECLERC, QUARTO, VA GIUDICATA MOLTO INTERESSANTE, CON IL COMPAGNO DI SQUADRA SAINZ ANCORA UNA VOLTA SOLIDO E PRONTO A FORNIRGLI UN BUON COMPLEMENTO, CON IL SETTIMO POSTO AL TRAGUARDO

CHARLES SEMPRE ALL'ASSALTO

Il quarto posto finale spiega bene ma non del tutto la bravura e la classe mostrate in gara da un ottimo Leclerc ad Austin

Austin ha rappresentato un poderoso passaggio in avanti della Scuderia Ferrari nel ritorno alla competitività non solo nei confronti della McLaren, in corsa con la Rossa per il ruolo di terza forza nel mondiale, ma anche delle prime della classe Red Bull e Mercedes. Su un tracciato che, sulla carta, non si poneva tra i più favorevoli alle monoposto della Casa di Maranello, gli uomini guidati da Mattia Binotto hanno sfoderato una prova molto convincente conclusa in quarta posizione da Leclerc a soli dieci secondi da un ottimo Perez, autore con la RB16B di una delle sue migliori performance stagionali. Non è stato da meno il potenziale espresso da Sainz, settimo sotto la bandiera a scacchi, ma protagonista di un fine settimana sugli scudi nel quale un paio di episodi lo hanno chiaramente penalizzato. Il primo è stato in qualifica, quando il madrileno non è riuscito a superare la selezione di Q2 con le mescole Medium; il secondo, invece, è avvenuto nelle fasi centrali del Gran Premio, quando un ritardo al cambio gomme ha precluso al driver spagnolo di compiere un undercut ai danni di Ricciardo e conquistare una quinta posizione che era ampiamente alla portata del neo ferrarista e che avrebbe consentito alla Casa del Cavallino di sottrarre alla McLaren la terza piazza nella graduatoria riservata ai costruttori. Il quarto posto di Leclerc ed il settimo di Sainz consentono alla Scuderia Ferrari di recuperare nei confronti dell'equipe basata a Woking, cha ha colto il quinto posto con Ricciardo e l'ottavo con Norris, altri quattro punti dopo i dieci rosicchiato due settimane fa a Istanbul. Ora sono soltanto tre punti e mezzo a separare le due squadre in lotta per podio nella classifica costruttori a cinque round dall'epilogo stagionale.

McLaren letteralmente a caccia delle Rosse nel corso del primo giro

Anche in terra texana il duello tra la Casa di Maranello e la McLaren è stato parecchio sentito. Dopo essere rimasti indietro in qualifica, Ricciardo e Norris sono andati letteralmente a caccia di Leclerc e Sainz nel corso del primo giro. Mentre il monegasco è riuscito a prendere un margine di sicurezza nella scia di Perez e ripararsi dall'onda d'urto degli alfieri della squadra diretta da Andreas Siedl, Sainz si è ritrovato letteralmente tra le fauci di Ricciardo e Norris, che lo hanno affiancato alla staccata che precede il tornante dopo il lungo rettilineo. Il madrileno è riuscito a difendersi da entrambi, ma nella successiva piega non ha potuto contrastare Ricciardo che ha conquistato un decisivo quinto posto. Il ferrarista è stato, invece, molto bravo nel restituire e riprendere la posizione nei confronti di Norris. Sainz, che non era riuscito a siglare il suo miglior tempo in Q2 con le Medium, è stato costretto a prendere il via con le mescole Soft che, in teoria, avrebbero dovuto consentirgli un notevole scatto nelle primissime fasi di gara, prima di degradarsi con maggiore rapidità. Invece, è proprio nei chilometri iniziali del Gran Premio che l'iberico ha perso terreno. Il ritmo gara di Sainz, che dopo dieci giri occupava la sesta posizione a quattro secondi da Ricciardo, è nettamente migliorato dopo che lo spagnolo ha compiu-

◀-------

to il primo cambio gomme ed è passato alle mescole Hard. Come il diretto rivale, lo spagnolo è rientrato nella corsia box nel corso dell'undicesimo passaggio, rientrando in pista a tre secondi dall'australiano che si sono ridotti a poco più di un secondo al termine del diciottesimo passaggio. Nei successivi dieci giri, Sainz ha avuto la monoposto del trentaduenne driver della McLaren nel proprio mirino senza riuscire a trovare il varco giusto per tentare l'attacco. Nel corso del ventinovesimo passaggio il muretto box della Casa di Maranello ha richiamato il madrileno per il più classico degli undercut, ma gli oltre cinque secondi e mezzo che si sono resi necessari per compiere le operazioni hanno fatto perdere l'attimo a Sainz che, rientrato in pista, è nuovamente andato alla caccia della monoposto dell'australiano, che aveva un ritmo gara più lento di circa mezzo secondo al giro nei confronti del ferrarista. Acciuffato il rivale, Sainz e Ricciardo sono entrati in collisione. La SF21 nel pilota di Madrid ha subito danni tali da condizionarne il ritmo ed esporre Sainz agli attacchi di Bottas, che gli ha soffiato il sesto posto e di Norris, che non ha avuto il tempo di contendere allo spagnolo il settimo posto.

CARLOS SAINZ L'INAFFONDABILE

Gara dopo gara lo spagnolo Sainz prosegue la sua lunga striscia di risultati in cui mostra consistenza, regolarità e affidabilità. Qualità che con un settimo posto portano altra energia nella sfida con la McLaren per il terzo gradino del podio nel mondiale Costruttori

Per Sainz, la corsa è stata un'odissea. Leclerc dimostra i progressi della Rossa

Se la corsa di Sainz è stata una vera e propria Odissea, il Gran Premio di Leclerc è stato molto più lineare e ha consentito di apprezzare chiaramente i passi in avanti compiuti dalla SF21 soprattutto dopo l'introduzione della nuova power unit rinnovata nella parte ibrida e nella batteria.

Leclerc non solo non ha avuto problemi nell'allungare nelle prime fasi di gara nei confronti di Ricciardo ad un ritmo di almeno quattro decimi al giro,

ma dopo essere passato dalle mescole Medium alla Hard nel corso del dodicesimo giro il ventiquattrenne del Principato ha mostrato un livello di performance sovrapponibile a quello della Red Bull di Perez. Al termine del tredicesimo giro, nove secondi separavano Leclerc dal pilota messicano di Christian Horner, ridotti a otto al termine del ventinovesimo passaggio quando il trentunenne di Guadaljara si è fermato per il secondo cambio gomme. Il distacco tra i due è rimasto di fatto invariato nel corso del Gran Premio, che ha visto i due concludere separati da dieci secondi. Lo stesso Leclerc, nel dopo gara, si è dichiarato molto soddisfatto dei passi in avanti compiuti dalla sua monoposto ogni qualvolta è stato introdotto un aggiornamento nel corso della stagione e ha rivolto un sentitissimo ringraziamento ai tecnici che stanno consentendo alle monoposto del Cavallino di disputare una stagione che va ben al di sopra delle più ottimistiche previsioni. I cavalli forniti dalla nuova power unit hanno consentito alle SF21 di utilizzare adeguati carichi aerodinamici che hanno permesso di proteggere gli pneumatici dal degrado, mantenere la monoposto ben attaccata a terra e consentire alle gomme di lavorare con costanza nel range di utilizzo ottimale. Il buon equilibrio raggiunto in qualifica si è piacevolmente confermato una costante anche nel corso del Gran Premio, che è stato probabilmente tra i migliori disputati quest'anno dalla squadra diretta da Mattia Binotto.

Grazie alla nuova power-unit e carichi ottimizzati, Rosse meglio delle McLaren

Il quinto e sesto posto in qualifica davanti alla coppia di McLaren aveva rappresentato un ottimo inizio in un fine settimana nel quale il mondiale affrontava un circuito favorevole alla squadra di Woking. Sui tanti avvallamenti di Austin, le SF21 hanno trovato un equilibrio migliore rispetto alle monoposto dell'equipe diretta da Andreas Seidl, con Leclerc che ha chiuso il turno di qualifica con il quinto tempo, distanziato 696 millesimi dalla pole position di Verstappen, a solo 131 millesimi dalla quarta posizione di Bottas. Le monoposto della Casa del Cavallino hanno mostrato un buon livello di performance che le ha viste prevalere sulla McLaren nel secondo e terzo settore. Leclerc e Sainz hanno mostrato rispetto alle McLaren una velocità di punta pressoché identica pur mostrando un miglior equilibrio nelle sezioni guidate, a testimonianza di come i progressi sulla parte ibrida della power unit consentano di utilizzare i livelli di carico aerodinamico in linea con le esigenze dei vari circuiti senza pagarne il dazio in termini di velocità di punta. I settori migliori delle Rosse sono stati gli ultimi due, caratterizzati da un rettilineo di oltre mille metri e da una serie di curve lente nella parte conclusiva, dove il buon grip meccanico e un livello di degrado migliore hanno consentito alle SF21 di tenersi alle spalle le MCL35M. Nel secondo settore, il miglior intertempo in qualifica di Leclerc è stato di 37.486 secondi contro i 37.595 di Norris e 37.694 di Ricciardo. Nel settore conclusivo, il monegasco ha prevalso nuovamente con 30.883 secondi, contro 30.993 del britannico e 30.960 del trentaduenne di Perth. A differenza di Sainz, Leclerc ha superato il passaggio a Q3 usando un set di pneumatici Medium che gli ha consentito di prendere il via con una mescola più dura e competitiva sulla lunga distanza. Sainz, che, come il compagno di squadra, poteva contare su un solo treno di Medium nuove, ha effettuato il primo giro di Q2 con le mescole Soft, ma non è riuscito a migliorare il suo tempo nel secondo tentativo effettuato con le Medium, in quanto le condizioni della pista inaspettatamente si sono rivelate più lente. Nel corso del Gran Premio degli Stati Uniti le SF21 hanno certamente mantenuto le premesse che si erano create dopo le qualifiche e ci sono le premesse affinché, nel prossimo appuntamento di Città del Messico, la squadra diretta da Mattia Binotto possa acciuffare la terza posizione tra i costruttori che, attualmente, le spetterebbe con pieno merito. ●

Le voci ferrariste

GIOVEDÌ 21 OTTOBRE

LECLERC: «Vedendo la gara della MotoGP di qualche settimana fa sembra che sarà un fattore con il quale fare i conti. Domani inizieremo a renderci conto della situazione anche se devo dire che già l'ultima volta che abbiamo corso qui l'asfalto era tutt'altro che liscio».

SAINZ: «I dossi entro certi limiti fanno parte del gioco, rendono la pista più difficile ed esaltano le doti di guida, quindi non dico che sono un sostenitore delle piste sconnesse, ma sono pronto a conviverci».

VENERDÌ DOPO LIBERE

LECLERC: «È bellissimo essere tornati negli Stati Uniti! L'atmosfera qui è sempre così speciale, sia in circuito che ad Austin, nel cuore della città. Tutti sono molto amichevoli ed entusiasti e mi ha fatto piacere vedere sugli spalti già così tanti fan, molti dei quali erano nostri sostenitori con le loro bandiere Ferrari. Per quanto riguarda il lavoro odierno, abbiamo completato il programma previsto, provando diverse soluzioni. L'aspetto più impegnativo sono i dossi che rendono la pista particolarmente insidiosa. Con le temperature elevate che stiamo trovando la gestione delle gomme diventa un fattore chiave, perché tendono a surriscaldarsi, specie nel terzo settore. Per questo bisogna trovare il giusto compromesso tra spingere troppo nel primo tratto, pagando dazio però nell'ultimo, e risparmiare le gomme all'inizio per averle più fresche e poter forzare nel finale del giro. Nella terza sessione di libere di domani dobbiamo lavorare ancora per individuare il bilanciamento migliore prima delle qualifiche».

SAINZ: «Che bello essere di nuovo ad Austin! La pista è come sempre fantastica, e lo è stata sin dal primissimo momento. È un circuito stupendo e molto piacevole da guidare. L'asfalto è diventato più accidentato nel corso degli anni, ma penso che questa sia ormai una caratteristica del circuito e costituisce una sfida per auto e piloti. Oggi abbiamo provato diversi assetti e siamo migliorati un po' dalla prima alla seconda sessione. Nel complesso, sono contento del nostro venerdì e il ritmo è promettente, considerando che ho trovato traffico nel settore 3 durante il mio giro veloce e non sono riuscito a completare una tornata che sarebbe altrimenti stata molto buona. Le temperature in pista oggi erano molto alte, il che ovviamente ha avuto un effetto sui long run, nei quali il degrado sulla mescola Soft si è manifestato rapidamente. Questo può rendere le cose difficili domenica, quindi è un fattore che va tenuto in grande considerazione».

SABATO DOPO QUALIFICHE

LECLERC: «Non è stato un sabato facile per me, ma alla fin fine posso dirmi molto soddisfatto di come sono andate le qualifiche e che la mia giornata sia finita in crescendo. Era iniziata con delle prove libere difficili, nelle quali avevo effettuato un buon primo tentativo ma poi avevo faticato parecchio nel secondo perché non sentivo bene il posteriore e di conseguenza non ero a mio agio in macchina. Abbiamo fatto delle modifiche e siamo entrati in Q1 facendo diversi giri che mi hanno permesso di riprendere confidenza, così dal Q2 in avanti sono stato di nuovo in grado di spingere al massimo. Aver stabilito il mio miglior giro in questa fase con la mescola Medium dovrebbe essere un vantaggio per la gara di domani. Guadagneremo inoltre una posizione sulla griglia e così io e Carlos partiremo quarto e quinto, anche se questo per me vorrà dire dover scattare dalla parte sporca della pista. Darò il massimo per portare alla squadra un buon risultato nella gara di domani».

SAINZ: «Nel complesso quello di oggi è un buon risultato e sono soddisfatto perché mi sono sentito a mio agio con la vettura per tutto il weekend. I miei due giri veloci in Q3 sono stati solidi e forti, quindi posso essere abbastanza contento. Il solo aspetto negativo è che sarò l'unico tra i primi otto a iniziare la gara con gomme Soft. Eravamo fiduciosi che la pista sarebbe migliorata e che avrei potuto battere il tempo che avevo ottenuto con le Soft ma nella seconda parte del Q2 si è alzato il vento, la pista era più lenta e tutti abbiamo faticato ad andare più veloci. Analizzeremo quanto è successo, ma adesso è il momento di concentrarci su

come far funzionare al meglio la mia strategia domani. Abbiamo un buon passo, ho sensazioni positive dalla vettura e sappiamo che dobbiamo essere aggressivi. Vediamo come evolverà la gara».

MEKIES: «Sapevamo che le caratteristiche di questo circuito non erano sulla carta le migliori per il nostro pacchetto, soprattutto rispetto ai nostri principali rivali. In più – una condizione peraltro comune a tutti – non era facile trovare le regolazioni ottimali su un asfalto che presenta molte sconnessioni, soprattutto perché i piloti hanno bisogno di "sentire" la fiducia nella vettura per poter dare il massimo. Abbiamo lavorato molto tutti insieme su questo aspetto sia ieri che oggi, provando diverse soluzioni e, alla fine, credo che abbiamo messo sia Charles che Carlos nella condizione di tirare fuori il massimo dalla SF21 e loro hanno risposto alla grande lungo tutti i sessanta minuti di questa qualifica. Domani si preannuncia una corsa durissima, per i piloti e per le vetture. Ci aspettiamo temperature molto elevate, che influiranno sulla gestione degli pneumatici su un asfalto già di per sé molto abrasivo. Fondamentale sarà il lavoro di preparazione della strategia e della sua esecuzione. Come sempre, ce la metteremo tutta, anche per dare una gioia ai tanti tifosi della Ferrari che sono qui ad Austin».

DOMENICA DOPO GP

LECLERC: «Che gara è stata! Decisamente una delle più difficili della mia carriera dal punto di vista fisico. Il posteriore della vettura si muoveva parecchio e le temperature erano molto elevate. Sono soddisfatto della mia performance, ho dato il massimo dall'inizio alla fine spingendo ad ogni giro. Il nostro passo in corsa è stato sorprendente e, anche se ci stiamo concentrando soprattutto sul 2022, i piccoli aggiornamenti che abbiamo portato nel corso della stagione ci hanno permesso di fare dei passi avanti importanti. Per questo voglio dire grazie a tutti i ragazzi che operano in fabbrica a Maranello così come a quelli in pista per lo sforzo che hanno fatto. Credo che in questo weekend si sia visto il risultato di tutto questo lavoro. Tornare negli Stati Uniti è stato fantastico ed è stato un vero piacere poter correre su questa pista ancora una volta. Ora tocca al Messico, un'altra gara per me molto attesa. Il tracciato dovrebbe essere piuttosto adatto alla nostra SF21 e vogliamo continuare la striscia di risultati positivi di quest'ultimo periodo.».

SAINZ: «È stata una gara frustrante per me perché avevamo il potenziale per chiudere quinti e invece le cose non sono andate per il verso giusto. Al primo giro mi sono ritrovato in lotta con le McLaren: è stata una battaglia intensa e alla fine ho ceduto la posizione a Ricciardo perché pensavo che fosse Lando.».

BINOTTO: «Lasciamo Austin con la consapevolezza di aver dimostrato, sia in qualifica che in gara, di essere migliorati anche su un tracciato sulla carta non particolarmente adatto alla nostra vettura. C'è però il rammarico per non essere riusciti a raccogliere quanto era nelle nostre possibilità: l'errore nel secondo pit-stop di Carlos ci è costato due posizioni. Abbiamo sempre detto che dobbiamo usare questa stagione per crescere perché soltanto essendo perfetti in ogni area si può aspirare ai traguardi più alti e anche oggi ne abbiamo avuto la conferma: un solo neo in un weeeknd complessivamente buono ci ha fatto perdere punti preziosi».

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

SERGIO PEREZ

Quasi invisibile per la regia Tv, il messicano Sergio piazza in Texas, giusto a due passi da casa, il colpaccio di disputare la qualifica e la gara più belle dell'intera stagione. Anche meglio che a Baku, dove aveva vinto ma solo per fortuna e disgrazie altrui. Qui, invece, si prende una mezza pole con un primo push da antologia in Q3 e poi in gara gira a gran passo, senza neanche beccarsi una giornata di distacco dai migliori, pur imprendibili. In ogni caso, fa un bel favore alla Red Bull in classifica Costruttori e questo è un altro bel segnale. Bravo davvero.

MIGLIOR FILM

LEWIS HAMILTON

Non si arrende e dà il massimo, senza sbagliare niente. Mai. Anzi, mettendoci sempre del suo, come in occasione della partenza in cui si rivela decisamente demoniaco, riuscendo a balzare al comando e a gestire convenientemente la prima parte di gara. Poi si arrende al ritorno di Verstappen salvo minacciarlo nel finale, ma senza reale incisitività, perché, come ammette sinceramente nell'immediato dopo gara, stavolta la Casa rivale ne aveva davvero di più. E con essa anche il suo portacolori. Non importa: la sfida continua.

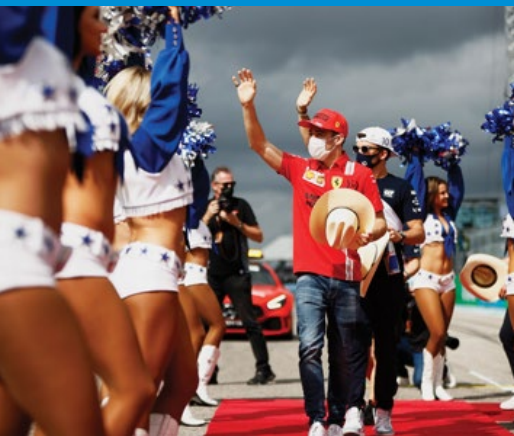
MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Favoloso, inappuntabile, ipermaturo per vincere il titolo. Max sia in qualifica che in gara rasenta la perfezione e coglie il massimo risultato possibile ad Austin, all'interno di un weekend intensissimo e probante. Unico neo, l'essere scattato un filino meno meglio di Hamilton al via, ma poi tutto il resto è gioia. Stagione fantastica, per l'olandese, annata dello splendore assoluto. Dovesse perdere il titolo uno così, diverrebbe automaticamente il vicecampione più campione della storia, anche se il target resta sempre più quello di trionfare e basta.

MIGLIOR REGIA

RED BULL

Se nel corso degli ultimi Gran Premi il Drink Team sembrava aver smarrito qualcosa in termini di prestazionalità rispetto alla Mercedes, stavolta il trend si inverte e proprio in quello che era considerato il giardino di Hamilton la Red Bull si mette ad andare a un passo insostenibile per i rivali, sia in prova che in gran parte della gara. Un recupero e un colpo d'ala prodigioso, per la monoposto di Newey, che lancia un segnale importantissimo in chiave iridata, dando a intendere che il potenziale per far piangere le Frecce Nere c'è ancora, eccome.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

CHARLES LECLERC

Il distacco dai primi non è certo da poco, eppure la Ferrari ha comunque il vanto d'essere la migliore monoposto tra le non extraterestri. E se a Leclerc è negata la gioia del podio, pazienza, perché gli tocca comunque la consolazione di una gara bella e regolare, nella quale dimostra buon passo e ottima affidabilità. Al resto dei punti in ballo ci pensa il compagno Sainz, che contribuisce al bottino di una gornata positiva rispetto alla competitor McLaren la quale stavolta sfoggia un Ricciardo più efficace di Norris, ma son dettagli.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

YUKI TSUNODA

Il giapponesino va a corrente alternata e in modo discontinuo. Della serie, o si comporta davvero bene o davvero male: è bianco o nero, senza grigi. E per lui le cose vanno bene per tutto il weekeknd, tanto che alla fine porta a casa un bellissimo nono posto, foriero di due punti preziosi quanto meritati, nel giorno in cui il suo caposquadra Gasly si rivela sfortunato e costretto a fermarsi anzitempo. Il risultato di Yuki, quindi, è anche tutto ciò che il team autstro-faentino porta a casa dal Texas, all'interno di una gara in cui, ancora una volta, il potenziale mostrato risulta maggiore del fieno messo in cascina.

LA STATUETTA SPEZZATA

VALTTERI BOTTAS

All'indomani della vittoria rigeneratrice, la partenza retrocessa causa penalty ad Austin finisce con l'evidenziaree ancora una volta uno dei difetti endemici del pur bravo Valtteri: la scarsa attitudine alla condotta di gara aggressiva che molto spesso gli rende impossibili le rimonte proprio per la sua poca propensione a piazzare sorpassi pronti e ficcanti. In altre parole, il corpo a corpo non è la migliore caratteristica per il finalndese, il quale termina sesto entusiasmando praticamente mai. Peccato.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
RED BULL	10	VERSTAPPEN
MERCEDES	9	HAMILTON PEREZ
FERRARI	8	LECLERC TSUNODA
McLAREN ALPHA TAURI	7	RICCIARDO SAINZ
ASTON MARTIN ALFA ROMEO	6	VETTEL NORRIS GIOVINAZZI RAIKKONEN GASLY ALONSO
WILLIAMS	5	BOTTAS STROLL RUSSELL LATIFI SCHUMACHER OCON
HAAS ALPINE	4	MAZEPIN
	2	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	SAINZ
PILOTA MENO COMBATTIVO	MAZEPIN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	GASLY
PILOTA MENO SFORTUNATO	VETTEL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	ASTON MARTIN
SCUDERIA MENO FORTUNATA	ALPHA TAURI

di Alessandro Bucci

Mondiale spettacolo

«SIAMO ASSISTENDO A UNO DEI MIGLIORI CAMPIONATI DI SEMPRE NELLA MASSIMA SERIE. I FINALI AL FOTOFINISH COME NELLA SFIDA DI AUSTIN PIACCIONO MOLTO AGLI APPASSIONATI»

Sono ben 13 i Gran Premi disputati dalla scuderia Minardi in Formula Uno negli Stati Uniti, rispettivamente dal 1985 al 1991 e dal 2000 al 2005. Allora si correva in circuiti molto differenti rispetto a quello di Austin, a partire dagli angusti cittadini Detroit e Phoenix per arrivare al più recente Indianapolis, con la pista parzialmente ricavata nell'anello più famoso del mondo. Il team faentino colse buona parte dei suoi migliori risultati proprio sulle piste a stelle e strisce, potendo contare sul prode Pierluigi Martini 6° nel 1988 al volante della M188 motorizzata Ford Cosworth e 7° nel 1990 con la M189B – Ford, dopo essere partito dalla prima fila affiancando il poleman Gerhard Berger su McLaren – Honda. Il team faentino fondato da Gian Carlo Minardi si tolse poi ulteriori soddisfazioni con l'8° posto firmato da Zsolt Baumgartner sulla PS04B Cosworth a Indy registrando poi l'anno dopo i clamorosi 5° e 6° posto di Christijan Albers e Patrick Friesacher nel tribolato quanto famigerato Gp USA 2005, al quale presero il via solamente 6 vetture causa ritiro di tutte le monoposto gommate Michelin a pochi minuti dalla partenza. Signore e signori, a commentare la 17esima prova del Mondiale 2021 F.1 al Circuit of the Americas il presidente di Formula Imola Gian Carlo Minardi: *«Stiamo assistendo ad uno dei migliori campionati di sempre nella massima serie. La gara ad Austin è stata divertente ed è incredibile pensare che tra il vincitore Verstappen e il secondo classificato Hamilton si sia registrato un divario inferiore al secondo dopo 56 giri. I finali al fotofinish piacciono molto agli appassionati e nel risultato finale del Gp USA hanno giocato un ruolo egualmente importante le strategie, le capacità dei piloti e la qualità delle scelte operate da tutte le parti in campo».*

UN GP DA RECORD
Il week end di Austin è stato davvero spettacolare ed ha richiamato sulle tribuna 400mila spettatori nei tre giorni di gara: numeri davvero da record

- Pensi che Hamilton abbia ritardato un po' troppo il primo pit stop mentre Verstappen abbia anticipato eccessivamente la seconda sosta?

«Credo che queste decisioni siano state ininfluenti per il risultato finale. Difficile, se non impossibile affermare chi possa aver sbagliato e quando. Ciò che importa è che i protagonisti ci hanno fatto divertire».

- Un Verstappen più maturo negli ultimi episodi del Mondiale?

«Sì, nelle ultime due gare Max sta guidando con il chiaro intento di vincere il titolo, avendo accantonato la sua vena più istintiva e aggressiva. Verstappen in partenza ha chiuso Hamilton ma, resosi conto che Lewis era in vantaggio, ha preferito non forzare la manovra. Nei primi giri ha guidato con saggezza e in gara ha gestito bene le gomme. Credo che l'olandese sia davvero cresciuto come pilota. In particolare con l'ultimo treno di gomme Max ha realizzato una bella progressione».

- **Come hai visto la scelta di diversificare la strategia in casa Red Bull con Pérez?**
«Dipende dall'obiettivo Red Bull che, credo, fosse quello di tenere dietro Bottas quanto più possibile. Stiamo parlando di punti importanti nel Mondiale Costruttori».
- **Davvero deludente Bottas ad Austin...**
«È incredibile, il finlandese ha stravinto in Turchia e poi è apparso anonimo negli USA nonostante disponesse di una power-unit nuova. Valtteri è spinto dal team Mercedes, ma in questa occasione è davvero mancato. Il team tedesco necessitava di punti per il costruttori e quindi la prestazione di Bottas pesa in negativo. Insomma Valtteri è uno scudiero eccellente, in alcune occasioni si è dimostrato un buon secondo pilota, ma se in futuro Mercedes potrà contare su due prime punte (come sembra) *la squadra tedesca sarà ancor più temibile».*
- **Ti ha stupito un uso così ingente della gomma dura in gara?**
«Nei Gp recenti, soprattutto da metà gara, molti team impiegano le gomme con mescola più dura a disposizione. L'aspetto che più mi colpisce è che le gomme dure non sono state provate nei turni di libere. Questo significa che c'è grande consapevolezza da parte delle squadre e dei piloti in merito alle performance dei vari compound e su come poterli sfruttare al meglio. Stante i nuovi regolamenti 2022 siamo a fine ciclo tecnico anche in merito alle gomme e i team si stanno dimostrando tutti molto affidabili e competitivi».

SPERO PROPRIO CHE LA SITUAZIONE MIGLIORI E CHE IL PROSSIMO GP DI IMOLA AD APRILE 2022 POSSA ANDARE IN SCENA SENZA LA RESTRIZIONE DEL 75% DEI POSTI DISPONIBILI

GIAN CARLO MINARDI

- **Come giudichi la gara dei ferraristi?**
«Bel risultato di Leclerc che con tenacia e forza è riuscito a giungere dinanzi a Ricciardo mentre, per Sainz, è stata più dura ma anche lo spagnolo ha preceduto il rivale McLaren (Norris). Stiamo quindi parlando di un risultato molto positivo per Ferrari che credo potrà giocarsi il terzo posto nel Costruttori in volata con McLaren. A penalizzare molto Sainz l'incidente nelle fasi finali e la strategia di gara. I ferraristi hanno mostrato medie sul giro interessanti e credo che l'avvicinamento a Red Bull e Mercedes sia positivo anche in vista dei nuovi cambi regolamentari».
- **Tanti duelli con il coltello tra i denti a centro gruppo. Ti entusiasmano questi confronti?**
«Fanno parte dello spettacolo e molti li annovero quali contatti di gara. Certo i piloti si lamentano via radio con la speranza di influenzare i commissari o ottenere un verdetto a loro favorevole, ma ad Austin i commissari sono stati impeccabili. Molto precisi, oltretutto, nel segnalare tutti i tagli oltre i cordoli. I piloti si sono comportati tutti come gentleman inscenando lotte senza scorrettezze. Talvolta si va molto vicino al limite, ma qualche concessione in più rispetto ai trend attuali penso potrebbe fare solo bene allo spettacolo».
- **Ad Austin 400.000 presenze nel weekend...**
«Un risultato che sognerebbero tutti gli organizzatori di Gp del campionato. Il Circuit of the Americas è un impianto costruito appositamente per la F.1 e riflette molto bene la grandezza dell'evento, ragion per cui i paragoni con altri appuntamenti del campionato sono fuori luogo, ma non v'è dubbio che sia un risultato importante. In occasione di un Gp senza limitazioni il pubblico ha risposto molto bene assistendo ad uno spettacolo unico. La lotta tra Mercedes e Red Bull è quasi ad armi pari».
- **Hai aspettative in merito agli ingressi consentiti al prossimo Gp Made in Italy & Emilia Romagna?**
«Speriamo che la situazione migliori, altrimenti dovremo 'accontentarci' del 75% dei posti disponibili. Attualmente Aci e il team che ha ottenuto la possibilità di ottenere due Gp in Italia stanno lavorando duramente per portare a casa i contratti necessari. Mi auguro che le persone riescano a superare l'impasse legata al green pass e che la situazione a gennaio vada migliorando. In tal caso sarà possibile utilizzare le aree prato del circuito di Imola che fanno la differenza nel riempire un autodromo e puntare a un record presenze». ●

Perez sente aria di casa

SERGIO PUÒ DIVENTARE UN'ARMA IN PIÙ PER RED BULL NEL RUSH FINALE. LA TERZA PIAZZA COLTA IN TEXAS È IL MIGLIOR VIATICO PER AFFRONTARE IL PROSSIMO GP DEL MESSICO

di **Matteo Novembrini**

Diciamo che se Sergio Perez voleva mostrare una bella cartolina per invitare il suo pubblico ad andare a sostenerlo a Città del Messico, con la prestazione di Austin ha trovato il modo migliore per farlo. Secondo podio consecutivo, il quarto stagionale per la seconda guida Red Bull che ha coronato con la terza posizione un fine settimana per lui molto incoraggiante.

Sergio leale al via

Quest'anno Sergio Perez è stato criticato soprattutto per essere mancato in alcuni momenti topici della stagione, quando Max Verstappen avrebbe avuto bisogno di lui. Non è stato così ad Austin, dove il messicano ha fatto tutto quello che si chiede ad una seconda guida: è stato meno lontano del solito rispetto al caposquadra in termini di prestazio-

ANCHE IL COSTRUTTORI È PIÙ CHE MAI APERTO

Un terzo posto tutto sostanza per Perez in un week end dove la Red Bull ha piazzato due vetture sul podio. Sono ora 23 le lunghezze che la dividono dalla Mercedes nella corsa al titolo Costruttori

ne (almeno in qualifica), ha dato strada quando era il momento di darla ed ha fornito un'opzione in più alla squadra in una corsa in cui la variabile tattica era aperta e poco chiara. Stavolta è stato lui, e non Valtteri Bottas, il miglior numero due che si potesse desiderare, e di questo la Red Bull lo ringrazierà. La corsa di Perez a dire la verità all'esterno è parsa non aver vissuto particolari scossoni, con il messicano che non ne aveva per andare a prendere Verstappen ed Hamilton ma che comunque era troppo veloce per tutto il resto della compagnia affinché la concorrenza di Ferrari e McLaren potesse rappresentare una minaccia seria per il suo terzo posto, di fatto mai stato in discussione. A complicargli la vita però l'impossibilità di idratarsi per via di un guasto al sistema che fornisce l'acqua al pilota: così Checo ha dovuto correre tutto il Gp senza bere, una condizione critica per il corpo nel caldo del Texas. Il messicano ha parlato del Gp degli Stati Uniti come *«la corsa più dura che abbia mai fatto dal punto di vista fisico»*, sottolineando quanto anche pochi litri di acqua siano fondamentali per i piloti di oggi nell'arco di una gara. Detto della complicazione legata alla borraccia dell'acqua montata sulla vettura, a lui che il giorno prima aveva sfiorato la pole (era primo fino al penultimo tentativo), la Red Bull dirà grazie soprattutto per la lettura della situazione avuta alla partenza: Verstappen nel tentativo di difendersi da Hamilton era finito largo in curva 1 ed aveva mostrato il fianco al compagno di squadra, che avrebbe avuto l'opportunità di passare; ma giustamente il messicano non lo ha fatto, dimostrandosi, usando la logica, un fedele scudiero. Inoltre Sergio è stato una pedina fondamentale in occasione della prima sosta, quando il suo pit-stop anticipato nei confronti di Hamilton ha imposto alla Mercedes di chiamare ai box l'inglese per evitare uno spiacevole undercut da parte della Red Bull numero 11. Così facendo, probabilmente la Mercedes non ha avuto l'opportunità di allungare ulteriormente il primo stint, che avrebbe garantito, nel finale, un attacco con gomma ancora più fresca nei confronti di Verstappen.

Quale finale di 2021 per Checo?

Adesso viene da chiedersi se il Sergio Perez di Austin possa mantenersi sullo stesso livello anche nelle prossime cinque gare, quelle che assegneranno i due titoli del mondiale 2021. Perché avere un Perez costantemente davanti alla Red Bull serve non solo nelle strategie della singola gara ma anche per la classifica Costruttori, nella quale la scuderia di Milton Keynes nel fine settimana del Gran Premio degli Stati Uniti ha recuperato 13 lunghezze alla Mercedes, portandosi a -23 rispetto al -36 della vigilia. Davanti la Red Bull ha due gare, Messico e Brasile, potenzialmente molto favorevoli alla RB16B, per due piste dove sarà importantissimo per il team diretto da Christian Horner massimizzare il risultato per entrambe le classifiche. A Città del Messico, nella sua corsa di casa, Perez si ritroverà per la prima volta tra le mani una vettura di vertice di fronte al suo pubblico, ed anche se la vittoria potrebbe non dipendere da lui ma da Verstappen (se Max sarà dietro, la squadra non esiterà a chiedere a Sergio di far passare l'olandese), il messicano dovrà fare di tutto per essere quantomeno a ridosso della vettura gemella per conquistare quello che sarebbe il terzo podio consecutivo. È questo che si chiede a Perez negli ultimi Gp, nei quali Sergio dovrà confermare i progressi che, tra alti e bassi, stanno andando avanti per tutto il corso della stagione. Dopo una buona primavere l'estate del messicano non è stata eccezionale, con qualche passaggio a vuoto di troppo giustificato dal pilota con l'adattamento alla nuova vettura. La RB16B è una macchina diversa da tutte quelle guidate finora in carriera da Checo, che ha trovato a Milton Keynes una vettura sì dall'altissimo potenziale ma al tempo stesso unica nel suo genere e per niente facile da portare al limite; dovrà farlo adesso, per dimostrare una volta di più a Christian Horner ed Helmut Marko di aver dato fiducia, per quest'anno e quello prossimo, al pilota giusto. ●

McLaren ansia da prestazione

NELLA LOTTA PER IL TERZO POSTO NEL COSTRUTTORI IL TEAM DI ZAK BROWN RESTA DAVANTI ALLA FERRARI MA ORMAI IL GAP SI È RIDOTTO A 3,5 LUNGHEZZE. UN BILANCIO IN CHIAROSCURO

di Massimo Costa

Scioccata dal tonfo di Istanbul, arrivato durissimo dopo la doppietta di Monza e una vittoria gettata al vento dalla testardaggine di Lando Norris a Sochi, la McLaren si è presentata nel Texas con tanta voglia di rivincita.
L'operazione riscatto è riuscita a metà. La squadra di Zak Brown ha recuperato 14 punti, ma ne ha persi 4 nei confronti della Ferrari con cui si gioca il terzo posto nella classifica costruttori. Sembra esserci una falla nel box McLaren, nel senso che rispetto al team di Maranello, nelle ultime due gare sono andati perduti 14 punti pesantissimi. E la Ferrari ha ricucito lo strappo in campionato tanto che si è portata ad appena 3.5 lunghezze dalla McLaren. La nota positiva per la squadra inglese è arrivata da Daniel Ricciardo, arrivato ad Austin carico a mille dopo la deludente prova offerta a Istanbul. Grande amante delle corse e profondo conoscitore dello sport americano, non solo motoristico, Ricciardo si è presentato con un casco nero dedicato a Dale Earnhardt senior, scomparso a Daytona nel 2001 a 49 anni, uno dei più grandi piloti della storia della Nascar, conosciuto come The Intimidator.

Ed ha avuto la possibilità di provare la Chevy Monte Carlo del 1984 di Earnhardt, vettura di proprietà di Zak Brown. Ricciardo aveva messo sul piatto del proprietario della McLaren la volontà di guidare quella macchina e il "capo" lo aveva provocato così: se fai un podio, te la darò.
Daniel ha esagerato e sul primo podio stagionale è salito sul gradino più alto di Monza. Detto fatto, Brown ha fatto impacchettare la preziosa Chevy, che era nella sede McLaren, e l'ha portata ad Austin permettendo a Ricciardo di divertirsi compiendo qualche giro, le derapate non sono mancate, ad Austin. Gasatissimo, l'australiano in qualifica si è messo dietro Norris, che tanto lo ha fatto soffrire quest'anno, e in gara ha tenuto testa a Carlos Sainz nei primi concitati giri della gara. Lo spagnolo della Ferrari partiva con gomme soft, lui con le medie, eppure Ricciardo è riuscito a superarlo subito dopo una bella battaglia tenendolo praticamente dietro per tutto il Gran Premio. Tra i due c'è stato anche un lieve contatto che ha finito col danneggiare l'ala anteriore della Ferrari dello spagnolo. Ricciardo non è però riuscito a raggiungere Charles Leclerc, fuggito fin da subito, tanto che il divario tra i due è stato di 24". Il quinto posto di Ricciardo, piazzamento ottenuto anche a Silverstone, si aggiunge in quanto a migliori risultati del 2021, ai due quarti posti di Spa e Sochi, oltre ovviamente alla vittoria di Monza. Ed è un Ricciardo in crescita se pensiamo che dopo dieci Gran Premi era nella bufera, con meno della metà dei punti conquistati da Norris (precisamente 113 a 50), mentre dopo Austin Ricciardo può vantare 105 punti contro i 149 dell'inglese. Una bella risalita dunque, con Norris che dopo Silverstone ha raccolto 36 punti, Ricciardo invece, 55.
E di Norris va detto che dopo la delusione di Sochi, per quell'errore di valutazione e il rifiuto nel cambiare le gomme da slick a rain nei giri conclusivi, qualcosa sembra essersi inceppato. Se a Istanbul la McLaren non l'aveva proprio azzeccata, in USA il simpatico Lando non ha mai avuto il passo di Ricciardo in qualifica, al termine della quale aveva dichiarato di non essere soddisfatto del proprio rendimento in Q3, e in gara, chiusa in un anonimo ottavo posto. Nei chilometri iniziali si è dato un gran da fare e anche lui ha battagliato con Sainz, preso in mezzo dalle due McLaren. Nel prosieguo della corsa, ha sempre avuto nel mirino il compagno di squadra e il ferrarista. Superato dal rimontante Valtteri Bottas, Norris ha provato a raggiungere Sainz, in difficoltà con l'ala anteriore, ma per 8 decimi non è riuscito nel completare l'attacco. Davanti rimangono ora cinque Gran Premi per tentare di contenere la risalita potente della Ferrari nel campionato costruttori. Tre circuiti sono conosciuti, Città del Messico, San Paolo ed Abu Dhabi, due saranno inediti per tutti, Losail e Jeddah. Va però detto, che lo scorso anno in Messico e in Brasile la F1 non è andata causa pandemia e dunque il rendimento delle monoposto, similari a quelle del 2020 per il congelamento degli sviluppi, sarà tutto da scoprire. Nulla è ancora perduto, soprattutto se Ricciardo continuerà ad esprimersi su questi livelli e se Norris si riprenderà velocemente da questo periodo di appannamento, e non abbiamo dubbi che accadrà, Zak Brown e il team principal Andreas Seidl possono stare sereni.
La MCL35M è vettura affidabile, il motore Mercedes ha dimostrato di essere una garanzia, un pacchetto certamente molto competitivo. E la bontà del lavoro della squadra (leggi telaio) lo si evidenzia nel fatto che tra i team clienti del motorista tedesco, la McLaren è nettamente superiore ad Aston Martin e Williams.

RICCIARDO HA CHIUSO AL QUINTO POSTO
È stato Ricciardo il più incisivo nel team McLaren. Daniel ha chiuso quinto alle spalle della Ferrari di Leclerc

Sauber, trattativa in stallo

L'ATTUALE PROPRIETÀ CHIEDE GARANZIE PER UN PIANO QUINQUENNALE. SALTA COSÌ L'ANNUNCIO DELL'INGRESSO DI MICHAEL ANDRETTI NELLA SQUADRA SVIZZERA. ECCO I RETROSCENA

di **Alessandro Gargantini**

L'attuale proprietà chiede garanzie per un piano quinquennale dopo il passaggio delle quote. Salta così l'annuncio previsto ad Austin dell'ingresso di Michael Andretti nella squadra svizzera. Ma il personale della Sauber non è ancora stato avvisati di nulla. Difficile comprendere quando e se la trattativa andrà in porto.

È dalla fine dello scorso agosto, dalla trasferta di Spa-Francorchamps, che nel paddock della serie regina si rincorrono le voci di un imminente passaggio di mani del pacchetto azionario di riferimento della Sauber Engineering e della Sauber Motorsport, attualmente sotto il controllo della finanziaria svizzera Islero Investments SA, subentrata al veicolo finanziario Longbow Finance SA, che fa anch'esso capo alla famiglia Rausing, al comando del gruppo svedese Tetra Pak. L'uomo di riferimento del gruppo leader negli imballaggi nel Motorsport è il sessantaseienne Finn Rausing, colui che ha voluto a tutti i costi prima Raikkonen ed ora Bottas al volante di una monoposto del team di Hinwil. Michael Andretti ha riunito un gruppo di investitori americani in un progetto mirato alla scalata all'ottanta per cento delle quote di Islero Investments SA che gli darebbe il controllo della squadra fondata da Peter Sauber. In occasione del Gran Premio di Turchia era circolata la voce che la transazione si sarebbe conclusa prima della corsa di Austin, sede individuata per diffondere l'annuncio in grande stile. Invece, nel corso della trattativa, sono emersi alcuni aspetti che hanno portato ad un'improvvisa frenata.

Un cinguettio prematuro ha creato false attese

Il mercoledì prima del Gran Premio degli Stati Uniti, Andretti Autosport aveva annunciato via Twitter l'arrivo di imminenti novità. Ma il prematuro cinguettio non ha avuto riscontro. Nel paddock della Formula Uno tutti si aspettavano l'annuncio dell'acquisizione congiuntamente alla notizia dell'ingaggio di Colton Herta. Il ventunenne americano, che ha concluso la serie Indy Car al quinto posto quest'anno portando tre vittorie alla squadra di Michael Andretti, sarebbe un volto nuovo per la Formula Uno e funzionale al suo successo, già tangibile, oltre l'Atlantico. Alonso conosce assai bene Herta, il più giovane vincitore nella serie americana. Il quarantenne pilota della Alpine è andato per tre volte alla caccia della Indy 500, alla ricerca di quel successo che gli manca, dopo il mondiale di Formula Uno e la vittoria alla 24 Ore di Le Mans, per conquistare la tripla corona come Graham Hill. Lo spagnolo, interpellato sul possibile arrivo di Colton Herta, si è espresso in termini decisamente positivi. «*Avere a bordo Herta sarebbe un gran colpo per la Formula Uno, ma non so se è quello che ha in mente il pilota americano*», ha commentato il pilota di Laurent Rossi.

Alla vigilia del Gran Premio degli Stati Uniti era anche circolata la notizia che Michael Andretti, subito dopo l'annuncio del passaggio di proprietà, avrebbe voluto far disputare a Herta il primo turno di prove libere di Austin. Ma questo non sarebbe stato possibile perché Herta non soddisfa il requisito minimo di aver percorso 300 km su una Formula Uno e ha soltanto 32 dei 40 punti sulla super licenza.

Rausing vuole un piano quinquennale

Nonostante in molti nel paddock siano ancora convinti che la cessione della scuderia di Hinwil agli americani sia in fase di perfezionamento, il piano del figlio di Mario Andretti si sarebbe arenato a causa della difficoltà del gruppo di investitori a reperire le risorse finanziarie necessarie per rilevare la squadra dalla famiglia Rausing e allestire un piano di sviluppo di medio-lungo termine. Oltre alla cifra di 350 milioni necessaria per il passaggio di proprietà del team, è stata richiesta anche una garanzia bancaria di 250 milioni per garantire il funzionamento del team nell'arco di un quinquennio. I 50 milioni all'anno sono destinati a colmare il divario tra le entrate della squadra e il budget cap nel caso in cui non si trovassero abbastanza soldi per le sponsorizzazioni. La famiglia Rausing vuole assicurarsi che la Sauber finisca in mani estremamente solide e non diventi semplicemente oggetto di speculazione. Il personale della squadra di Hinwil non è stato informato di alcuna intenzione di vendere, e quindi nemmeno dell'esistenza di una trattativa, dalla proprietà. Difficile, dunque, sbilanciarsi su quante siano le possibilità che la trattativa entri nel vivo ed abbia buon esito.

SITUAZIONE IN EVOLUZIONE
La situazione in casa Alfa Romeo Racing è tutta in evoluzione. Le prossime settimane saranno decisive nel futuro del team

Bottas si tiene neutrale

Sul tema più caldo nel paddock di Austin spiccano le parole di Steiner e Bottas. Il Team Principal della Haas F.1 non se l'è sentita di fare previsioni sull'esito della trattativa. «*Ho parlato con Michael un paio di volte, ma non ultimamente*» - ha risposto Steiner, quando gli è stato chiesto se Andretti avesse espresso interesse anche per la squadra da lui diretta - «*Non so cosa Michael stia cercando di fare. Tutti si conoscono nelle corse americane, probabilmente ci sono colloqui, ma forse non così concreti come si pensi*». Assai conservativo anche Bottas, futuro pilota del team di Hinwil. «*Non ero a conoscenza di queste trattative quando ho siglato il nuovo contratto e, onestamente, non ho idea di cosa stia accadendo. Ma sono sicuro che le persone che prendono la decisione, sapranno cosa sarà meglio per la squadra a lungo termine. Finché il team ha ancora le persone giuste, credo si possa fare un ottimo lavoro. Questa è la cosa principale per me*». È quando gli è stato chiesto esplicitamente se fosse contendo dell'arrivo di Andretti, Bottas non si è certamente espresso negativamente. «*È perché no?*» ha sussurrato sorridente il pilota di Toto Wolff. ●

Giovinazzi, quanta pazienza

IL PILOTA PUGLIESE CONTINUA A DARE IL MASSIMO IN ATTESA CHE SI SCIOLGANO LE QUESTIONI SOCIETARIE CHE TENGONO IN SOSPESO LA SCELTA DEI PILOTI

di **Alessandro Gargantini**

Lo stallo nelle trattative per il passaggio del pacchetto di controllo Sauber Engineering e Sauber Motorsport tiene in sospeso anche ogni decisione legata al mercato piloti della squadra svizzera. Fintanto che rimarranno sul tavolo le carte legate al trasferimento delle quote maggioritarie della Islero Investments SA, Bottas rimarrà l'unico pilota certo in ottica 2022. Ogni decisione sul futuro di Antonio Giovinazzi è al momento congelata e, molto difficilmente, la squadra svizzera riuscirà a mantenere l'impegno dato al pilota di Marina Franca di fornire una risposta definitiva entro la fine di ottobre. Anche perché il pilota italiano ha diverse proposte che rischiano di andare in fumo con il passare delle settimane. L'IndyCar sta rivolgendo sempre maggiori interessi nei confronti di piloti europei. Dopo il rafforzamento della presenza di Grosjean e l'annuncio dello sbarco nella categoria di Christian Lundgaard, non sarebbe una sorpresa se il pilota italiano, che ha alle spalle alcuni sponsor americani, finisse nel mirino di qualche scuderia che milita nella più importante serie americana.

Giovi sta sviluppando la macchina del 2022

Ma il passare del tempo non sta mettendo all'angolo solo il pilota di Martina Franca, visto che anche la squadra non sembra disporre di alternative solide. Giovinazzi, anche ad Austin, è stato più veloce di Raikkonen in qualifica, ottenendo un miracoloso dodicesimo posto con la C41, confermando l'ottimo stato di forma mostrato nel mondiale in corso. L'italiano sta anche compiendo tutta la fase prodromica di sviluppo della monoposto che debutterà nel 2022 e sarebbe un azzardo per il team, che pur accoglierà Bottas, puntare su due piloti completamente nuovi. Se la squadra rimanesse nelle mani della famiglia Rausing, Vasseur dovrà scegliere tra Antonio, Zhou e, forse, Piastri. Ma Zhou non convince per la performance e vuole un contratto biennale con un'opzione per il terzo, mentre Piastri, pilota Alpine, ha confessato che le sue possibilità di approdare in Formula Uno sono al lumicino. Ciò nonostante, la candidatura più insidiosa per l'italiano è quello del leader del campionato di Formula 2, categoria che non ne uscirebbe bene se il suo nuovo campione si trovasse a piedi dopo aver vinto il titolo. Laurent Rossi, CEO della Alpine, non farebbe le barriere al passaggio del suo pilota alla Alfa Romeo Racing. Un abbinamento Bottas-Giovinazzi sarebbe certamente la soluzione che offre maggiori garanzie a Vasseur, che nel corso della settimana ha smussato con decisione gli attacchi rivolti ad Antonio nel dopo gara di Istanbul per non aver lasciato strada a Raikkonen. Giovinazzi mancò il decimo posto per soli sette decimi e la richiesta di lasciar spazio al finlandese era francamente irricevibile, anche considerando i vari disguidi all'interno del team che nel corso della stagione sono pesati sul bilancio del pugliese. Se, invece, le redini del team passassero nelle mani della Andretti Autosport è probabile che la candidatura di Colton Herta, con il mondiale in procinto di debuttare a Miami e sempre più popolare negli States, finisca per prevalere. Ma, anche in questo caso, prevarrebbero ragioni che esulano dall'aspetto sportivo. ●

IL MOMENTO PIÙ DIFFICILE
È il momento più difficile nella carriera di Antonio Giovinazzi che resta in sospeso in attesa delle decisioni da parte della Sauber

Gli **US puntano** alla terza corsa

IL PUBBLICO STRAORDINARIO DI AUSTIN PORTA LA FORMULA UNO A SCOMMETTERE SU UN FUTURO SEMPRE PIÙ A STELLE E STRISCE

di **Alessandro Gargantini**

Il manager del circuito di Austin, Bobby Epstein, ha definito il Gran Premio degli Stati Uniti appena andato in archivio «*Il più grande evento della Formula Uno della storia*». I numeri dicono che la corsa in terra texana ha fatto il paio con Silverstone, che deteneva il record di spettatori con oltre 350 mila presenze distribuite nell'arco dei tre giorni di gara nel 2019. Secondo Epstein, il successo di quest'anno fa della corsa di Austin l'evento dell'anno, ha raccolto più seguito delle Olimpiadi e, quando la pandemia sarà definitivamente alle spalle, si potrà fare anche meglio. Quel che è certo, è che il seguito gigantesco legittima pienamente l'inserimento nel calendario della corsa di Miami, che si disputerà il prossimo 8 maggio, e pone le basi di un maggior radicamento della massima serie negli States. Liberty Media sta valutando con favore anche la candidatura di Las Vegas, un'altra località iconica dove non è difficile prevedere un totale sold-out.

In arrivo un back to back primaverile a Miami e Las Vegas. Il ruolo della serie Netflix

Per la corsa nel Nevada si è già pensato ad una collocazione in calendario, che sarebbe nella settimana successiva a Miami per contenere i costi. Se si arrivasse a tre Gran Premi negli Stati Uniti si ripeterebbe la situazione vissuta nel 1982, quando in una sola stagione il mondiale fece tappa a Long Beach, Detroit e, appunto, Las Vegas, dove si corse nel parcheggio dell'hotel-casino Caesar's Palace nel 1981 e 1982. A salire sul gradino più alto del podio furono Jones e Alboreto. Sono in molti a ritenere che la serie Netflix abbia aiutata la Formula Uno a crescere molto in America ed è naturale che siano sempre maggiori gli interessi che vorrebbero un pilota a stelle e strisce nella massima serie ed un numero in crescita di corse. La Red Bull ha già svolto uno show a Las Vegas nel 2018.

WEEK END DA TUTTO ESAURITO
In alto in azione Mick Schumacher e sopra a destra la folla che ha preso d'assalto il Gp texano che ha registrato il tutto esaurito nel week end

E adesso Sydney fa i primi passi per avere il Gran Premio d'Australia

La città di Sydney vorrebbe candidarsi a rimpiazzare Melbourne con un progetto molto ambizioso secondo quando rivelato dal rapporto di 7NEWS. La città australiana ha già un percorso stradale permanente, il Sydney Motorsport Park a Eastern Creek, che in precedenza ha ospitato la serie di monoposto A1 Grand Prix. Tuttavia, il governo locale punterebbe su un circuito stradale che incorpori il celebre lungomare della città. Melbourne ha un contratto con la Formula Uno fino al 2025, ma la gara dello stato del Victoria è stata cancellata nel 2020 e nel 2021 a causa della pandemia. Va ricordato che Melbourne ha investito nel suo circuito, rimodellando diverse curve con l'obiettivo di migliorare lo show-in pista, spesso criticato e non ha alcuna intenzione di cedere il passo alla città del Nuovo Galles del Sud. ●

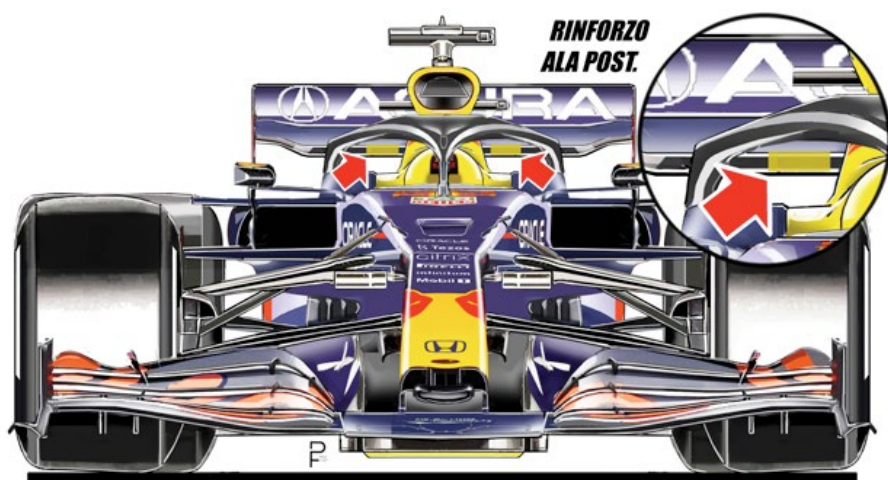
di Paolo Filisetti

Assetti da guerra

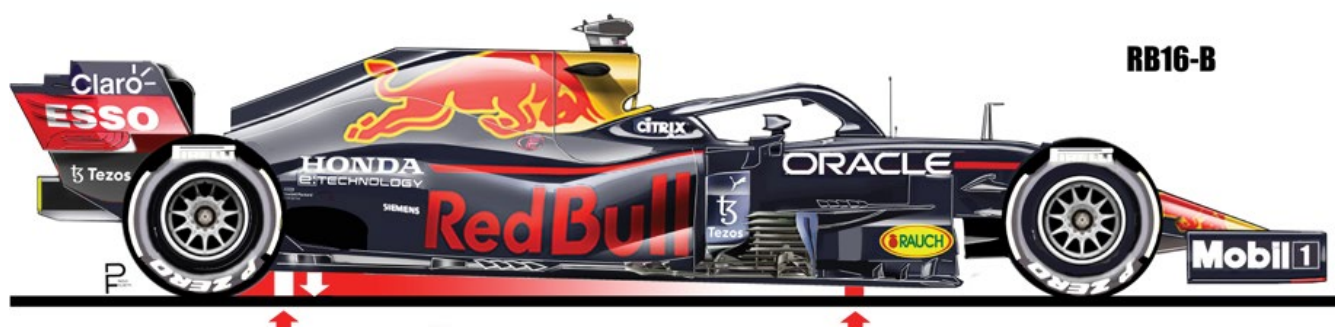
IL GP DI AUSTIN HA MOSTRATO PLASTICAMENTE QUANTO LA LOTTA AL VERTICE TRA RED BULL E MERCEDES SIA SERRATA. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTI I DETTAGLI

Chi scende e chi sale, letteralmente, nella determinazione degli assetti, giocando sulle altezze da terra del fondo vettura. La Red Bull è stata decisamente aggressiva, Mercedes più conservativa.
Il Gp degli Stati Uniti ha mostrato plasticamente quanto la lotta al vertice tra Red Bull e Mercedes sia serrata. L'equilibrio delle prestazioni tra le due monoposto è parso tanto vero quanto precario, ovvero possibile ribaltare per questioni di dettagli la gerarchia dei valori mostrata in una sessione di prove libere per scelte di assetto che partivano da basi e con obiettivi diversi. Lo sviluppo della RB16-B è della W12, può essere di fatto considerato concluso, dunque solo due elementi possono concorrere alla loro rispettiva competitività, la power unit, o meglio, alle modalità di utilizzo dell'ERS, più o meno aggressive e l'assetto/bilanciamento delle vetture per sfruttare al meglio gli pneumatici. Se alla vigilia della tappa texana l'attenzione sembrava essere puntata sul primo fattore, partendo soprattutto dalle performance Mercedes viste in Turchia e ritenute stupefacenti, ovvero degne di un'attenta analisi da parte dei diretti rivali, al COTA, sin dalle prime prove si è decisamente spostata sull'assetto delle due vetture. Su questo tracciato, caratterizzato da numerose ondulazioni (bumps) come anche lamentato dai piloti della MotoGp alcune settimane prima, è estremamente complesso trovare la combinazione di regolazioni aerodinamiche e meccaniche ottimali. In previsione del Gp di F.1 gli organizzatori, hanno fresato le sconnessioni presenti sul manto d'asfalto, per una percentuale di superficie pari a circa il quaranta percento del tracciato. Ciò nonostante, gli effetti dei lavori effettuati non sono stati tangibili, con le monoposto sottoposte a frequenti saltellamenti che pregiudicavano sia il grip degli pneumatici, sia l'aerodinamica inferiore. La Mercedes, in FP 1 era riuscita a svettare con entrambe le vetture relegando Verstappen al terzo posto con un distacco di circa nove decimi, grazie ad un assetto, in termini di altezze da terra e di gestione dell'abbassamento del retrotreno, che in Turchia aveva dato ottimi risultati. La presenza delle sconnessioni, ha però fatto propendere i tecnici di Brackley per una combinazione di altezze tra avantreno e retrotreno, più elevate, non tanto per preservare il fondo dagli eventuali spanciamenti (bottoming), quanto per preservare al meglio gli pneumatici. Questi ultimi, infatti, con un assetto estremizzato, avrebbero subito, come spiegato in esordio frequenti perdite di contatto con l'asfalto, aumentando gli scivolamenti laterali e longitudinali, causa di un più rapido degrado.
Se questa è stata la strada seguita dalla Mercedes, nella determinazione dell'assetto della W12, la Red Bull ha a tutti gli effetti seguito una dire-

DETTAGLIO ASSETTO MERCEDES W12

LE W12, DOPO AVER ADOTTATO DI FATTO UN ASSETTO CHE IN PARTE REPLICAVA QUELLO DI ISTANBUL, DALLA FP2 HANNO SUBITO UN INCREMENTO DELLE ALTEZZE DA TERRA, SIA PER PRESERVARE IL FONDO, MA SOPRATTUTTO PER RIDURRE LE PERDITE DI GRIP DEGLI PNEUMATICI SUI DOSSI, CONSEGUENTE AL REBOUND ACCENTUATO LEGATO ALLE REGOLAZIONI SCELTE PER LE SOSPENSIONI.

ALA POSTERIORE RB16-B RINFORZATA

LA RICERCA DELLA PRESTAZIONE ASSOLUTA HA SPINTO GLI INGEGNERI RED BULL AD ADOTTARE UN ASSETTO CHE SOLO PARZIALMENTE SMORZAVA GLI SPANCIAMENTI SUI DOSSI DEL COTA. LE FREQUENZE ELEVATE DELL'OSCILLAZIONE DELL'ALA POSTERIORE HANNO PROVOCATO NELLE PROVE LIBERE, MICRO LESIONI A CUI È STATO RIMEDIATO CON L'APPLICAZIONE DI RINFORZI ALL'ALTEZZA DEI SUPPORTI DELL'ALA SUL LATO INFERIORE DEL PROFILO SOTTO IL BORDO DI ENTRATA.

zione diametralmente opposta. Come tutti i team a Milton Keynes avevano provato al simulatore in fabbrica alcune soluzioni che poi, una volta in pista, sono state progressivamente rifinite nel corso delle prime due sessioni di prove libere. Nella seconda sessione, Perez è riuscito a replicare i tempi ottenuti dalle Mercedes nella prima. La sua prestazione da subito ha assunto un particolare significato proprio per l'assetto scelto. Nel dettaglio, infatti, il messicano era stato il solo tra i due piloti Red Bull ad adottare in quella sessione una ben specifica combinazione tra la configurazione aerodinamica e le altezze da terra provate al simulatore. Adrian Newey, nella fase di inserimento dei parametri di simulazione, avrebbe suggerito personalmente, modifiche ben precise per l'altezze da terra anteriore e posteriore, tramite un aumento minimo della prima ed una riduzione equivalente della seconda, mantenendo il livello di carico aerodinamico deliberato nelle simulazioni precedenti. Il padre della RB16-B, di fatto ha così spostato di poco indietro il punto di pivot intorno a cui ruota il fondo quando la vettura è a pieno carico, in velocità. Ciò, pare, abbia permesso una riduzione del bottoming con il tea tray, trovando un valido bilanciamento per gli pneumatici. Ciò nonostante, questo assetto comunque aggressivo ha comportato la necessità di rinforzare il profilo dell'ala posteriore nella zona dei supporti, per la comparsa di micro lesioni causate dall'elevata frequenza degli scuotimenti della struttura sui dossi. È corretto sottolineare che Newey sia ritornato alla piena operatività solo dal Gp di Turchia a causa di un incidente in bicicletta che lo aveva tenuto lontano dalla squadra dalla scorsa estate. La sua assenza (non solo in pista), potrebbe, anche alla luce di quest'ultimo episodio aver impedito l'estrazione del massimo potenziale della vettura in alcune gare. Infine, è interessante notare come le prestazioni della Mercedes a Istanbul, analizzate dai tecnici Red Bull, li abbiano convinti che il balzo prestazionale della W12, possa coincidere con il fatto che in Mercedes forse siano riusciti a replicare (nonostante l'assetto neutro della W12) un concetto caro proprio a Newey, quello dello stallo del diffusore in rettilineo: l'abbassamento del retrotreno (N.B. con controllo esclusivamente meccanico) della monoposto (estremizzato sulla RB16-B) ad altezze minime specifiche, permette di ridurre la resistenza favorendo la velocità massima, ma non solo…

DETTAGLIO ASSETTO RED BULL RB16-B

NELLA DETERMINAZIONE DELL'ASSETTO DEFINITIVO, SONO VARIATE LE ALTEZZE DA TERRA ANTERIORE E POSTERIORE. LA PRIMA HA SUBITO UN LIEVE INCREMENTO, LA SECONDA UNA MINIMA RIDUZIONE, CHE HA PERMESSO DI SPOSTARE INDIETRO IL PUNTO DI PIVOT DEL FONDO, RIDUCENDO GLI SPANCIAMENTI SUI DOSSI.

Gp degli USA
Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Mazepin	1°	30"673
Ocon	3°	40"800
Latifi	5°	32"610
Alonso	7°	23"576
Giovinazzi	8°	23"993
Tsunoda	9°	23"802
Russell	9°	23"572
Verstappen	10°	23"727
Norris	10°	24"385
Gasly	10°	23"745
Ricciardo	11°	24"176
Sainz Jr.	11°	23"414
Schumacher	11°	24"293
Pérez	12°	25"018
Leclerc	12°	24"011
Raikkonen	12°	24"191
Hamilton	13°	24"481
Bottas	15°	24"444
Vettel	17°	24"977
Stroll	18°	23"827
Mazepin	24°	24"611
Latifi	25°	23"653
Ocon	25°	23"919
Giovinazzi	26°	23"502
Alonso	28°	23"844
Verstappen	29°	24"052
Sainz Jr.	29°	26"866
Pérez	30°	23"604
Ricciardo	30°	24"036
Norris	30°	25"548
Raikkonen	31°	24"090
Russell	31°	24"980
Leclerc	32°	23"805
Tsunoda	32°	23"529
Bottas	34°	23"619
Stroll	34°	23"455
Schumacher	34°	24"247
Hamilton	37°	23"676
Vettel	38°	23"849
Mazepin	37°	24"169
Alonso	39°	23"314

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

a) Sostituzione componenti PU: 5 posizioni di penalità.
b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.

U.S.A.
17ª gara del mondiale F.1 | 24 ottobre 2021 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	56	1.34'36"552	195,586	1'39"096	52
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	56	a 1"333	195,540	1'38"485	41
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	56	a 42"223	194,142	1'39"566	32
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	56	a 52"246	193,802	1'39"303	41
5°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'16"854	192,974	1'40"345	43
6°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	56	a 1'20"128	192,864	1'40"147	41
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	56	a 1'23"545	192,749	1'40"377	40
8°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'24"395	192,721	1'40"228	41
9°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	55	a 1 giro	190,962	1'41"151	47
10°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	190,894	1'40"481	40
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	55	a 1 giro	190,577	1'41"145	44
12°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	190,106	1'41"189	36
13°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	55	a 1 giro	189,993	1'41"340	43
14°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	189,909	1'41"120	36
15°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	188,864	1'41"818	46
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	54	a 2 giri	188,407	1'41"395	36
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	54	a 2 giri	185,550	1'42"886	42
NON CLASSIFICATI							
	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	49	Ala	190,111	1'40"067	46
	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	40	Prob.mecc.	186,666	1'42"194	28
	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	14	Sospensione	181,195	1'42"015	12

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 56

Griglia	Pilota	Arrivo	Pilota
1	Verstappen	1	Verstappen
2	Hamilton	2	Hamilton
3	Pérez	3	Pérez
4	Leclerc	4	Leclerc
5	Sainz Jr.	5	Ricciardo
6	Ricciardo	6	Bottas
7	Norris	7	Sainz Jr.
8	Gasly	8	Norris
9	Bottas	9	Tsunoda
10	Tsunoda	10	Vettel
11	Ocon	11	Giovinazzi
12	Giovinazzi	12	Stroll
13	Stroll	13	Räikkönen
14	Latifi	14	Russell
15	Räikkönen	15	Latifi
16	Schumacher	16	Schumacher
17	Mazepin	17	Mazepin
18	Vettel		
19	Alonso		
20	Russell		

VELOCITÀ ALLA CURVA 12

180 METRI PRIMA DELLA CURVA

QUALIFICHE		GRAN PREMIO	
Ocon	332,9	Stroll	343,8
Giovinazzi	324,5	Alonso	331,7
Raikkonen	324,1	Sainz Jr.	331,7
Hamilton	323,3	Russell	331,5
Ricciardo	323,1	Raikkonen	331,0
Bottas	322,8	Vettel	329,4
Sainz Jr.	322,5	Bottas	326,0
Leclerc	322,3	Latifi	325,4
Norris	322,3	Giovinazzi	324,8
Gasly	322,0	Norris	324,7
Tsunoda	321,6	Verstappen	324,2
Russell	321,1	Leclerc	322,9
Latifi	320,1	Ocon	322,2
Vettel	319,0	Mazepin	322,2
Schumacher	318,8	Tsunoda	321,1
Mazepin	318,7	Hamilton	321,1
Pérez	318,4	Ricciardo	320,5
Verstappen	318,3	Gasly	318,8
Stroll	315,9	Schumacher	316,2
Alonso	315,3	Pérez	312,3

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp degli USA
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
Imbattuto
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'32"029 media 215,658

SUL GIRO IN GARA
Imbattuto
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019)
1'36"169 media 206,374 km/h

SULLA DISTANZA
Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1h33'50"991 media 197,169 km/h

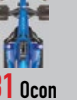
GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-13°
Verstappen	14°-29°
Hamilton	30°-37°
Verstappen	38°-56°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 22 OTTOBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'34"874	1'35"360
2°	Hamilton	1'34"919	1'35"310
3°	Pérez	1'36"798	1'34"946
4°	Norris	1'36"855	1'35"203
5°	Ricciardo	1'37"458	1'35"457
6°	Stroll	1'36"972	1'35"561
7°	Leclerc	1'36"334	1'35"572
8°	Verstappen	1'35"806	1'35"824
9°	Sainz Jr.	1'36"508	1'35"919
10°	Giovinazzi	1'36"874	1'36"138
11°	Ocon	1'36"970	1'36"158
12°	Gasly	1'36"611	1'36"242
13°	Alonso	1'37"068	1'36"376
14°	Raikkonen	1'36"876	1'36"558
15°	Vettel	1'36"982	1'36"718
16°	Russell	1'36"966	1'37"490
17°	Tsunoda	1'37"954	1'36"983
18°	Schumacher	1'38"866	1'37"041
19°	Latifi	1'37"463	1'37"254
20°	Mazepin	1'42"239	1'38"026

SABATO 23 OTTOBRE

		3ª SESSIONE
1°	Pérez	1'34"701
2°	Sainz Jr.	1'34"805
3°	Verstappen	1'34"912
4°	Norris	1'34"945
5°	Bottas	1'34"988
6°	Hamilton	1'35"219
7°	Ricciardo	1'35"345
8°	Gasly	1'35"398
9°	Leclerc	1'35"688
10°	Ocon	1'35"711
11°	Vettel	1'35"851
12°	Russell	1'36"023
13°	Raikkonen	1'36"062
14°	Latifi	1'36"118
15°	Giovinazzi	1'36"252
16°	Stroll	1'36"392
17°	Alonso	1'36"490
18°	Tsunoda	1'36"572
19°	Schumacher	1'36"671
20°	Mazepin	2'03"456

POLE POSITION

SABATO 23 OTTOBRE			QUALIFICHE 1ª	2ª	3ª	SETTORI 1ª	2ª	3ª
1°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'34"352	1'33"464	1'32"910	24"897	37"341	30"646
2°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'34"579	1'33"797	1'33"119	25"013	37"180	30"742
3°	Pérez	Red Bull RB16B	1'34"369	1'34"178	1'33"134	24"939	37"392	30"644
4°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'34"590	1'33"959	1'33"475	25"165	37"299	31"011
5°	Leclerc	Ferrari SF21	1'34"153	1'33"928	1'33"606	25"191	37"486	30"882
6°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'34"558	1'34"126	1'33"792	25"162	37"520	30"974
7°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'34"407	1'34"643	1'33"808	25"118	37"694	30"960
8°	Norris	McLaren MCL35M	1'34"551	1'33"880	1'33"887	25"083	37"595	30"933
9°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'34"567	1'34"583	1'34"118	25"192	37"696	31"087
10°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'35"360	1'35"137	1'34"918	25"576	37"920	31"388
11°	Ocon	Alpine A521	1'35"747	1'35"377		25"720	38"050	31"472
12°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'35"281	1'35"500		25"736	38"046	31"497
13°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'35"920	1'35"794		25"825	38"158	31"671
14°	Alonso	Alpine A521	1'35"756	1'44"549		25"805	38"456	31"495
15°	Russell	Williams FW43B	1'35"746	s.t.		25"527	38"357	31"747
16°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'35"983			25"908	38"484	31"591
17°	Latifi	Williams FW43B	1'35"995			25"600	38"624	31"579
18°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'36"311			25"733	38"496	31"742
19°	Schumacher	Haas VF-21	1'36"499			25"898	38"533	31"729
20°	Mazepin	Haas VF-21	1'36"796			25"856	38"712	32"228

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

44 Hamilton
Mercedes 1'33"119

33 Verstappen
Red Bull 1'32"910

2ª FILA

16 Leclerc
Ferrari 1'33"606

11 Perez
Red Bull 1'33"134

3ª FILA

3 Ricciardo
McLaren 1'33"808

55 Sainz
Ferrari 1'33"792

4ª FILA

10 Gasly
AlphaTauri 1'34"118

4 Norris
McLaren 1'33"887

5ª FILA

22 Tsunoda
AlphaTauri 1'34"918

77 Bottas (a)
Mercedes 1'33"475

6ª FILA

99 Giovinazzi
Alfa Romeo 1'35"794

31 Ocon
Alpine 1'35"377

7ª FILA

6 Latifi
Williams 1'35"995

18 Stroll
Aston Martin 1'35"983

8ª FILA

47 Schumacher
Haas 1'36"499

7 Raikkonen
Alfa Romeo 1'36"311

9ª FILA

5 Vettel (b)
Aston Martin 1'35"500

9 Mazepin
Haas 1'36"796

10ª FILA

63 Russell
Williams s.t.(b)

14 Alonso
Alpine 1'44"549 (b)

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	287.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	18	25	-	-	-	-	-
2°	L.Hamilton	275.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	185	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	-	-	-	-	-
4°	S.Pérez	150	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	-	-	-	-	-
5°	L.Norris	149	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	-	-	-	-	-
6°	C.Leclerc	128	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	-	-	-	-	-
7°	C.Sainz Jr.	122.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	-	-	-	-	-
8°	D.Ricciardo	105	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	-	-	-	-	-
9°	P.Gasly	74	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	-	(13°)	8	(m.)	-	-	-	-	-
10°	F.Alonso	58	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	-	-	-	-	-
11°	E.Ocon	46	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	(m.)	-	-	-	-	-
12°	S.Vettel	36	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	-	-	-	-	-
13°	L.Stroll	26	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	-	-	-	-	-
14°	Y.Tsunoda	20	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	-	-	-	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-
16°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-
17°	K.Raikkonen	6	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	-	-	-	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	-	-	-	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	-	-	-	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	460.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	-	-	-	-	-
2°	Red Bull	437.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	-	-	-	-	-
3°	McLaren	254	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	-	-	-	-	-
4°	Ferrari	250.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	-	-	-	-	-
5°	Alpine	104	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	-	-	-	-	-
6°	AlphaTauri	94	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	-	-	-	-	-
7°	Aston Martin	62	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	-	-	-	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	7	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

WEC 2021 scatta il rush finale

CON UN DOPPIO APPUNTAMENTO IN BAHRAIN LA SERIE IRIDATA ENTRA NELLA FASE DECISIVA. APPASSIONANTE LA SFIDA IN GTE PRO TRA FERRARI E PORSCHE

di **Diego Fundarò**

SI RIALZA IL SIPARIO
A oltre due mesi dall'ultima sfida, la 24 Ore di Le Mans, sul WEc torna ad alzarsi il sipario. Sabato 30 ottobre a Sakhir si correrà la 6 Ore e nel week end successivo (6 novembre) andrà in scena una 8 Ore (che assegnerà un punteggio maggiorato)

A oltre due mesi dalla 24 Ore di Le Mans, il WEC sbarca negli Emirati Arabi per il gran finale di stagione, che prevede un doppio appuntamento sulla pista di Sakhir sabato 30 ottobre con una 6 Ore ed il successivo 6 novembre per la 8 Ore, quest'ultima ancor più determinante in quanto assegnerà un punteggio maggiorato (38 punti ai vincitori di categoria contro i consueti 25). Saltata causa Covid la trasferta in terra giapponese inizialmente pianificata a settembre al Fuji, gli organizzatori hanno così deciso di comprimere in dieci giorni le ultime due tappe stagionali, da una parte limitando le difficoltà logistiche delle squadre, dall'altra aumentando il lavoro delle stesse, costrette a uno sforzo molto simile a quello affrontato a Le Mans, visto che oltre alle 14 ore totali di gara si dovranno sobbarcare due sessioni di qualifica ed altre otto ore complessive di prove libere. Il tutto su un tracciato molto esigente, in particolare per gli impianti frenanti, molto sollecitati nelle profonde staccate della pista di Manama. Dei 32 equipaggi annunciati al via, solo tre saranno della top class LMH, con Toyota e Alpine orfane delle due Glickenhaus, rimaste in Italia dopo le convincenti prestazioni di Monza e Le Mans per proseguire lo sviluppo in vista della prossima stagione. Per la casa giapponese saranno dunque le ultime due gare a determinare quale dei propri equipaggi si fregerà dell'iride: Kobayashi-Conway-Lopez dopo il trionfo a Le Mans comandano a 120 e puntano a confermarsi campioni, ma Nakajima-Buemi-Hartley sono nella loro scia, ad appena 9 punti di distacco con ancora 65 disponibili. La matematica non taglia fuori neppure il trio Alpine, con Negrao-Lapierre-Vaxiviere terzi a quota 90 e in corsa per il titolo solo in caso di improbabili defaillances delle

due GR010 Hybrid, mentre la classifica costruttori sembra una pura formalità per Toyota, forte dei 51 punti di vantaggio su Alpine e del poter giocare due contro uno; con tali premesse il primo titolo dell'era Hypercar è praticamente in tasca.

LmP2: tutto ancora aperto

Più intrigante invece la sfida in LmP2, con ben cinque equipaggi in lizza per il titolo. Jota comanda con Gelael-Vandoorne-Blomqvist a 89, di un punto sul trio WRT vincitore a Le Mans Milesi-Habsbourg-Fijns e di otto sui compagni di squadra Da Costa-Davidson-Gonzalez. Phil Hanson (United Autosports) segue a 76 ed anche la coppia di Inter Europool Brundle-Smiechowski con i loro 67 punti è ancora in piena corsa, seppur sia stata finora meno competitiva rispetto ai rivali. Aperta anche la lotta nella nuova classe Pro-Am, con Dragospeed a quota 110 con Hedman-Montoya-Hanley, seguiti a 104 da Van Eerd (Team Nederland) ed a 101 da Garcia-Nato (Realteam).
Proprio in questa categoria si vedrà il rientro di Robert Kubica, chiamato dal High Class a sostituire Jan Magnussen a fianco di Andersen e Fjordbach. Il pilota polacco, dopo il fresco titolo ELMS conquistato con WRT, tornerà quindi nel mondiale con la squadra danese, con cui aveva già partecipato a fine gennaio alla 24 Ore di Daytona.

Gte-Pro: Ferrari vs Porsche sfida alla pari

Serratissima anche la sfida tra Ferrari e Porsche in Gte-Pro, con il Cavallino che comanda con 203 punti contro i 187 della Casa di Stoccarda.
La vittoria alla 24 Ore di Le Mans ha inoltre lanciato Alessandro Pier Guidi e James Calado in vetta alla classifica piloti con 124 punti, con Kevin Estre e Neel Jani a 112, mentre con la seconda Porsche Gimmi Bruni e Richard Lietz possono solo sperare nelle disgrazie altrui, visto che facendo il pieno di punti arriverebbero a 140 e solo in caso di ritiro degli avversari potrebbero tornare in corsa. Più probabile invece che si presteranno ad un gioco di squadra per cercare di rubare punti a favore dei propri compagni di team, cosa che presumibilmente faranno anche in casa Ferrari Serra-Molina, ancora più staccati in classifica e fuori dai giochi. Di sicuro comunque in Bahrain si rivedrà una 911 Rsr molto più agguerrita rispetto a Le Mans, dove non è mai stata realmente a livello né delle 488 GTE che delle Corvette C8 R.
Saranno due gare davvero tiratissime e dal pronostico indecifrabile, con le strategie che avranno un ruolo determinante almeno quanto le prestazioni dei piloti: proprio in questa ottica potranno avere un peso anche le scelte diverse fatte dai due team per la 8 ore finale, con Porsche che riproporrà gli equipaggi visti a Portimao e Le Mans (con Makowiecki e Christensen di rinforzo sulle due vetture), mentre Ferrari punterà sul mantenere i classici equipaggi a due punte anche per la gara decisiva.
Molto più decifrabile invece la situazione in Gte-Am, con AF Corse che con Rovera-Nielsen-Perrodo potrebbe già conquistare il titolo al termine della prima prova: i loro 102 punti contro i 65,5 dell'Aston TF Sport di Keating-Fraga-Pereira sono un vantaggio rassicurante ed il titolo sarebbe il giusto premio ad una stagione largamente dominata, con tre vittorie su quattro gare inclusa la 24 Ore di Le Mans. ●

Uniti per Le Mans

UNITED AUTOSPORT VINCE E SI ASSICURA IL DIRITTO ALL'ISCRIZIONE DELLA PROSSIMA 24 ORE. IN GTE IL TITOLO VA ALLA FERRARI IRON LYNX A SEGNO CON MASTRONARDI-CRESSONI-MOLINA

di **Diego Fundarò**

Con il titolo assegnato con una gara d'anticipo a Kubica-Deletraz-Ye, in Algarve restava da stabilire quale team, oltre al WRT, si sarebbe assicurato di diritto l'iscrizione alla 24 Ore di Le Mans 2022, con quattro pretendenti ancora in lizza per la seconda posizione tra le squadre. G-Drive, Panis Racing e United sono così giunte a Portimao separate da appena tre lunghezze, con Duqueine virtualmente ancora in corsa a -12 dal team russo. L'ha spuntata United Autosport, che con Gamble-Aberdein-Hanson ha vinto meritatamente la 4 Ore di Portimao, dimostrando ancora una volta la sua superiorità rispetto a G-Drive, troppo incline a errori nelle ultime due stagioni. La gara ha visto un iniziale dominio del francese Charles Milesi, alla seconda pole consecutiva con l'Oreca del Cool Racing e imprendibile nella prima mezz'ora; fino allo spaventoso incidente che portava all'uscita di scena dell'Oreca Duqueine di Memo Rojas che, a seguito di un contatto con una LmP3 doppiata, perdeva la ruota posteriore sinistra in ingresso del rettilineo d'arrivo. Il relativo testacoda coinvolgeva la Ligier Villorba di Andreas Laskaratos, che spaventato dal rientro in traiettoria finiva per scartare verso la corsia di ingresso box, andando a distruggere la vettura contro la barriera che separa pista da pit lane. L'incidente, fortunatamente senza conseguenze per il pilota greco, portava prima all'ingresso della safety car, poi alla bandiera rossa, per consentire la pulizia dell'asfalto. Dopo oltre mezz'ora si ripartiva e Milesi scappava nuovamente, staccando Bradley, Kubica, Hanson e Rusinov. Si arrivava così ai primi pit stop, iniziati in corrispondenza del sorpasso di Hanson su Kubica, che portava per la prima volta al comando la United #22 appena prima di lasciare il volante a Aberdein, mentre Ye subentrava a Kubica sulla WRT e Colapinto a Rusinov sulla G-Drive. E proprio con al volante il giovane argen-

LM Gte: Iron Lynx al top con Mastronardi-Cressoni-Molina

Con cinque vittorie su altrettante gare, il titolo in Gte non poteva che essere un affare ristretto ai team del Cavallino. A fare l'en-plein è stato Iron Lynx, campione con Mastronardi-Cressoni-Molina, al terzo centro in Portogallo e sempre a podio durante la stagione. Arrivata in Portogallo con 20 punti di vantaggio sulla 488 Gte AF Corse di Perrodo-Collard-Rovera, due volte al top ma assenti nella gara di apertura a Barcellona, Iron Lynx non ha puntato ad amministrare il vantaggio, ma ha voluto fortemente sia la vittoria che il campionato. AF Corse ci ha comunque provato, tentando di mettere pressione per indurre in errore gli avversari diretti, ma senza successo. Al contrario, nella battaglia interna è invece stato Perrodo a subire il gioco di squadra del team cesenate, con la bravissima Sarah Bovy capace di infliggere addirittura tre sorpassi alla Ferrari #88 nella prima metà gara. Mastronardi ha poi ribadito, una volta di più, come sia sempre lui il Bronze più efficace: ha infatti avuto un avvio di gara perfetto, riuscendo a chiudere il primo giro al comando dopo essere scattato dalla settima casella; poi ha amministrato il comando, fino a consegnare la Ferrari #80 a Cressoni, che prima resisteva al ritorno della Porsche di Lietz, quindi, a un'ora dal termine, si arrendeva all'austriaco scegliendo di non prendere rischi inutili. L'ultimo pit stop riproponeva infatti la Ferrari #80 con Molina in testa e Laser aggressivo alle sue spalle; ma lo spagnolo resisteva bene e allungava, tagliando il traguardo con oltre 17" di vantaggio sulla Porsche #93, dove si segnalava il primo podio della star di Hollywood Michael Fassbender, finalmente autore di una prova convincente al termine della sua seconda stagione in ELMS.

tino, il team russo perdeva molte delle speranze di mantenere il secondo posto in campionato: Colapinto infatti si vedeva richiamato a un drive through per ripetuti track limits, e da secondo retrocedeva settimo. United invece amministrava al meglio i pit stop, riuscendo a mantenere in testa Gamble grazie ad una migliore gestione delle gomme. L'Oreca #22 tagliava così il traguardo con un buon margine sulla WRT di Deletraz, con Algarve Pro Racing a podio con Habsburg, Bradley e Sophia Floersch e G-Drive solo quinta.

LmP3: DKR vittoria e titolo

Come ormai da tradizione, la LmP3 ha assegnato il titolo all'ultimo sprint, con Cool Racing e DKR giunte a Portimao separate da soli 5 punti. Cruciale la foratura accusata a metà gara da Maulini, che ha praticamente tolto di scena la Ligier Cool. Il titolo è stato comunque ampiamente meritato dalla Duqueine DKR e dal velocissimo Laurents Horr, capace di infilare quattro pole in stagione ed altrettante vittorie consecutive, le ultime tre delle quali ottenute assieme al diciasettenne francese Mathieu De Barbuat, sempre a segno dal suo debutto a Monza. Grazie a loro anche DKR sarà al via a Le Mans 2022.

NEL SEGNO DEL CAVALLINO

Con il titolo già assegnato l'ultimo round dell'Elms ha visto la vittoria di United Autosport che si assicura così il diritto all'iscrizione alla prossima 24 Ore di Le Mans. Sotto a sinistra la Ferrari Iron Lynx vincitrice del titolo con Matronardi-Cressoni-Molina. Sopra la 488 (ancora Iron Lynx) vincitrice della Michelin Le Mans Cup con Ruberti e Leutwiler

Iron Lynx top team anche in Le Mans Cup, titolo piloti a Porsche con Leutwiler

Si chiude con un bel bottino la stagione europea di Iron Lynx, che oltre ai trofei piloti e team Gte in ELMS ha fatto centro anche in Michelin Le Mans Cup, dove si era già garantita un secondo invito alla 24 Ore di Le Mans grazie al titolo team, conquistato a Spa con una gara d'anticipo. A Portimao restava da assegnare il titolo piloti, con Paolo Ruberti in corsa con Niki Leutwiler. Ma dopo la pole segnata dal compagno Lancieri, la 488 Gt3 #8 ha accusato una foratura già nel primo giro, cosa che poi è accaduta anche alla Porsche dello svizzero a seguito di un contatto con una LmP3. Quando sembrava che tutto girasse al meglio per l'altra Ferrari dalle Iron Dames Manuela Gostner e Doriane Pin, un guasto al propulsore mandava letteralmente in fumo i sogni di vittoria delle due ragazze; nel finale Ruberti difendeva quindi la prima posizione dagli attacchi dell'altro pilota Porsche Andlauer, riuscendo a conquistare una vittoria comunque non sufficiente per assegnargli la classifica piloti. In LmP3 il successo è invece andato al Phoenix con Loggie-Beche, mentre il Nielsen Racing conquistando il titolo con Wells-Noble si è a sua volta garantito un invito a Le Mans 2022. ●

ULTIMO ROUND A BARCELLONA

GT Open parla italiano

MICHELE BERETTA, LAMBORGHINI E VINCENZO SOSPIRI RACING: LA SERIE VEDE SVENTOLARE SUL PENNONE PIÙ ALTO IL TRICOLORE. ECCO COME

di **Mattia Tremolada**

Michele Beretta, Vincenzo Sospiri Racing e Lamborghini. Parla italiano l'International GT Open 2021, che ha visto assegnare entrambi i titoli in palio, quelli riservati a piloti e squadre, ad una formazione tutta tricolore. Al volante della Lamborghini Huracan GT3 del team dell'ex pilota di Forlì, Beretta e Frederik Schandorff si sono imposti nella classifica riservata ai piloti già al termine di gara 1, mentre VSR aveva già messo le mani sul titolo team nel precedente appuntamento di Monza. Una stagione da grandi protagonisti quella dell'equipaggio italo-danese, scandita da quattro successi assoluti, due pole position e dieci podi in quattordici corse, che non hanno dato scampo alla concorrenza, guidata dalla Porsche del team Lechner affidata alle mani di Andy Soucek e Al Faisal Al Zubair. Dopo l'esordio in monoposto, in cui aveva sfiorato il titolo di Formula Abarth proprio con il team Euronova di Sospiri, Beretta negli ultimi anni ha colto diverse soddisfazioni nelle ruote coperte, affermandosi tra i migliori piloti Silver in circolazione. Nel 2016 era infatti arrivata la corona nella Silver Cup del Blancpain Sprint Series, seguita poi dalle vittorie nel Campionato Italiano GT 2017 e nella European Le Mans Series la stagione passata. Anche Schandorff vanta un brillante curriculum nelle competizioni GT, essendosi già imposto nella classe Pro-Am del GT Open, oltre che nel Lamborghini Super Trofeo Middle East e nelle World Final, e nel GT World Challenge Europe Endurance, in classe Silver Cup. Discorso simile per Vincenzo Sospiri, che dopo i titoli conquistati in monoposto con Euronova, ha spostato la propria attività nelle ruote coperte, e con dodici titoli nelle ultime cinque stagioni, si sta rapidamente imponendo come uno dei team di riferimento di Lamborghini Squadra Corse. Il fine settimana di Beretta e Schandorff comunque non è stato dei più semplici. Dopo che il danese si è assicurato la prima fila dello schieramento per gara 1, Beretta nel secondo stint ha dovuto vedersela con un aggressivo Loris Spinelli, il cui tentativo di sorpasso ha aperto la porta anche a Soucek e Joe Osborne. Il pilota italiano ha cercato di rimanere lontano dai guai, portando al traguardo la propria Huracan GT3 e assicurandosi così matematicamente il titolo, mentre la vittoria è andata nuovamente alla Mercedes di 2 Seas Motorsport affidata alle mani di Martin Kodric e Ethan Simioni. Anche domenica ha avuto un avvio complicato. Beretta è infatti stato vittima di un errore del team VSR, che lo ha fatto uscire dai box mentre transitava la Porsche dei polacchi Mateusz Lisowski e Maciej Blazek, che a propria volta si erano imposti nella GT Cup Open sabato. Una penalità di tre piazze sulla griglia di partenza ha costretto Beretta a scattare dalla 15esima posizione, ma grazie all'assenza di handicap tempo da scontare ai box, e ad un ottimo passo gara, i neo-campioni hanno recuperato fino alla terza posizione, chiudendo sul podio. L'ultimo successo della stagione è andato a Osborne e al bravo gentleman driver Nick Moss, che nel finale ha contenuto gli attacchi dell'esperto Al Zubair. ●

STAGIONE DA GRANDI PROTAGONISTI

Una stagione da grandi protagonisti per Michele Beretta e Schandorff al top con la Hurancan del team di Vincenzo Sospiri

Finale **tricolore**

di **Fulvio Cavicchi**

SARÀ VALLELUNGA IL TEATRO DELLA SFIDA PER IL TITOLO 2021 DEL CAMPIONATO EUROPEO STOCK-CAR

Dopo aver ospitato per la prima volta le potenti vetture Nascar nella gara di apertura della stagione 2020, l'Autodromo Piero Taruffi di Vallelunga si è invertito con Valencia ed ha lasciato alla pista spagnola la prima tappa stagionale per appropriarsi dell'ultimo atto, in cui verrà deciso il campione.
Il leader della classifica Loris Hezemans ritorna dalla trasferta americana per cui ha saltato la scorsa gara di Zolder, e nella quale ha annunciato il suo clamoroso progetto di debuttare nel 2022 nella massima serie mondiale Nascar, primo pilota di sempre proveniente dal campionato europeo a farlo, e cercherà di conquistare a Campagnano di Roma il suo secondo titolo continentale.
Il pronostico va sicuramente a suo favore, visti i 21 punti di vantaggio che matematicamente determinano che non basti ai suoi inseguitori solo vincere entrambe le gare per scavalcarlo, ma servirà altresì un qualche "passo falso" da parte del pilota della Hendriks Motorsport. Però lo scorso anno Hezemans ha anche vinto una delle gare, dimostrando quindi di trovarsi a suo agio sulla pista laziale.
Ad inseguirlo e tentare il tutto per tutto ci saranno i nostri Vittorio Ghirelli e Giammarco Ercoli, secondo e terzo in classifica, separati tra loro da appena due punti e con il vantaggio di giocare in casa, ma dovendo quindi darsi battaglia e danneggiarsi a vicenda. Tra l'altro Ghirelli debutterà con una nuova squadra proprio in questa ultima tappa, lasciando la Hendriks dove divideva il box con Hezemans per approdare sulla Chevrolet Camaro #90 della milanese Not Only Motorsport. Una grande opportunità per la squadra tricolore, che potrà apprendere tanto dall'esperienza del campione in carica di EuroNascar 2.
Ma in Italia è soprattutto la Caal Racing a rendere al meglio, che nelle 16 gare fino ad ora disputate nel nostro paese ne ha vinte ben dieci, e con la formazione di Todi corre proprio Ercoli, vincitore di Gara 2 a Vallelunga nel 2020, ma anche il tre volte campione Alon Day. All'israeliano manca solo una gara positiva per affiancare Frédéric Gabillon in cima al numero di podi mai conquistati nella storia della categoria, dopo aver conquistato la vetta solitaria sia nel numero di vittorie che di titoli conquistati.
A Vallelunga tornerà in griglia anche il Campione del Mondo di Formula Uno 1997 Jacques Villeneuve, dopo aver saltato anche lui la scorsa tappa belga per aiutare a Charlotte il team Hezemberg a sviluppare l'assetto della vettura "Next Gen" che Hezemans userà la prossima stagione. Il canadese tornerà sulla #5 della Academy Motorsport, con cui punterà a ripetere le ottime prestazioni della stagione passata sul tracciato romano, dove sfiorò la vittoria. Anche lui quindi sarà un fastidio in più per gli inseguitori di Hezemans, così come potrebbe esserlo Lucas Lasserre, quarto in classifica e autore di una ottima stagione. Il francese è uno dei grandi esperti del campionato, di cui ha vinto i titoli 2009 e 2010 ed in cui corre con la sua squadra, nella quale lui occupa anche il ruolo di Capo Tecnico oltre che di proprietario e pilota. Proprio vero che "chi fa da se, fa per tre". ●

SFIDA DECISIVA Sulla pista di Vallelunga si deciderà chi sarà il campione EuroNascar 2021. A destra Ghirelli

L'oro di Monza

CON DICIASSETTE PUNTI A DIVIDERLI OGIER ED EVANS SI GIOCHERANNO TUTTO NELL'ULTIMO ROUND DELLA STAGIONE. LA SFIDA ITALIANA ANCORA UNA VOLTA ASSEGNERÀ I TITOLI

di Marco Giordo

A CACCIA DELL'OTTAVO TITOLO IRIDATO
Sebastien Ogier è al comando del Mondiale Rally con un vantaggio di 17 punti sul compagno di squadra Elfyn Evans. Le prestazioni del francese pluri iridato non sono più quelle d'inizio stagione ma è a un passo dalla conquista dell'ottavo titolo in carriera. Poi si tufferà nell'avventura nel Wec

Cercasi Ogier disperatamente. Il campione francese dopo la sua vittoria in Kenya, la quarta stagionale dopo quelle ottenute a Montecarlo, in Croazia e Sardegna, da fine giugno è infatti riuscito a salire sul podio (sul terzo gradino) solo una volta, in Grecia. Il pilota della Toyota è dunque in netta fase calante di risultati, visto che ha inanellato nelle ultime cinque gare oltre al citato terzo posto all'Acropolis, due quarti posti in Estonia e Catalunya e due quinti a Ypres ed Jyvaskyla. E così il suo vantaggio su Evans è sceso nelle ultime due gare da 44 a 17 punti, che a questo punto vista la forma smagliante messa in mostra dal gallese in queste ultime due gare, potrebbero addirittura non bastargli per griffare l'ottavo titolo iridato. Per assurdo Evans è il favorito a Monza, perché è in rimonta e corre senza nessuna pressione addosso, e se il gallese vincesse in Italia gara e power stage ed Ogier finisse solo quarto, il driver britannico sarebbe il nuovo "world champion", perché finirebbe 217 a 216 a suo favore. Sarebbe una rimonta davvero clamorosa che ricorderebbe quelle di Juha Kankkunen nel 1991, Carlos Sainz nel '92 e Richard Burns nel 2001, guarda caso l'ultimo suddito della Regina Elisabetta ad aver vinto il titolo piloti. La sensazione è che Ogier abbia leggermente mollato, si sia sentito troppo sicuro ed abbia cercato di ottenere in questa seconda parte del campionato il massimo risultato con il minimo sforzo. E poi dal punto di vista psicologico non gli ha giovato di certo aver parlato troppe volte in questi mesi del suo imminente ritiro dai rally, e delle sue prossime prove sulla Toyota GR010 Hybrid in Bahrain a Sakhir, per un futuro nel WEC da pilota ufficiale Toyota. Nella sua testa ha così staccato la spina troppo presto dai rally, e poi sicuramente anche l'annuncio prematuro di Julien Ingrassia, di volersi ritirare a fine stagione, non gli ha portato benefici. Ogier ora per diventare campione del mondo a Monza deve fare 13, perché se nella prova brianzola farà segnare 13 punti diventerà automaticamente "world champion". Per riuscirci deve portare a casa un quarto posto ed un punto della power stage o un quinto posto e un terzo nella power stage o un sesto posto con la vittoria nella power stage. Ce la può fare ma deve tornare ad essere determinato e concentrato al massimo, senza fare troppi calcoli, dimostrando di aver ritrovato lo smalto dei giorni migliori. Dalla sua il pilota di Gap ha l'esperienza e l'abitudine a questi finali incandescenti, è infatti un campione consumato, mentre Evans dodici mesi fa ha patito la pressione ed alla fine a Gerosa è volato fuori. *«Alla vigilia a Salou eravamo partiti per vincere* – ha ricordato Ogier alla fine del Catalunya - *sono arrivati punti utili per il campionato piloti, ma non posso negare che speravo che il finale del Catalunya fosse diverso, anche perché vista la pioggia nel finale della power stage ho evitato di prendere troppi rischi. Adesso andremo a giocarci come l'anno scorso il titolo a Monza, è una gara che rispetto al passato conosciamo, sappiamo cosa ci aspetta. Il focus è ora solo sulla kermesse italiana»*. *«Siamo ancora vivi e pronti a giocarci le nostre carte* – ha ribattuto Elfyn Evans –. *È una situazione simile a quella dell'anno scorso in cui tutto può succedere, ma sappiamo anche che Séb è un ragazzo intelligente e ci vorrà qualcosa di piut-*

tosto speciale per superarlo. È abbastanza chiaro cosa dobbiamo fare, diciassette punti sono un divario piuttosto grande. Dobbiamo vincere e poi la power stage potrebbe risultare decisiva. Penso che ci vorrà un errore o un problema per Séb per poter essere noi i campioni alla fine»*. Nel mondiale costruttori anche la Toyota deve chiudere i giochi a Monza, ma qui i conti sono facilissimi visto il vantaggio di 47 punti vantato dal team giapponese sulla Hyundai. I coreani possono vincere il titolo se, e solo se lo ribadiamo bene, le tre Yaris ufficiali si ritirano, altrimenti qualora una sola Yaris arrivasse alla fine porterebbe in dote almeno 8 punti arrivando a quota 482. Un punteggio impossibile da raggiungere per la squadra capitanata da Andrea Adamo, che facendo il pieno dei punti a Monza, cioè primo e secondo in gara e nella power stage, arriverebbe al massimo a quota 479. «*Non abbiamo vinto matematicamente il titolo in Catalogna* – ha commentato il Team Principal della casa nipponica Jari-Matti Latvala - *ma ci sono stati alcuni aspetti positivi. In primo luogo, che tutte e tre le nostre vetture ufficiali sono finite tra le prime cinque senza problemi. Inoltre, il secondo posto di Elfyn è un altro buon risultato per lui e mantiene viva la lotta per il titolo piloti fino alla prova finale, che è ovviamente eccitante per il campionato nel suo complesso. Il campionato costruttori non è stato del tutto deciso a nostro favore a Salou, ora il nostro obiettivo è quello di assicurarci entrambi i titoli in grande stile a Monza»*.

Ecco come sarà il Rally di Monza 2021

Mancano 254,46 km cronometrati e 16 prove speciali alla fine del mondiale 2021, quelli in programma all'ACI Rally Monza, che lo staff di ACI Sport ha confezionato a tempo di record. Le novità principali della gara brianzola sono due, in primis quella che metà delle speciali, cioè 8, sono ambientate al di fuori del circuito nella bergamasca. La seconda che ci sarà un crono nuovo, quello di San Fermo lungo 14,45 km più volte presente in passato nel percorso del Rally di Bergamo, che rappresenta una novità assoluta per la gara. «*In pratica abbiamo preparato la gara in un solo mese* – ha commentato Antonio Turitto, coordinatore generale del FORUM 8 ACI Rally Monza -. *Con una scelta ben precisa di fare un percorso diviso a metà tra prove speciali tradizionali, quelle classiche su un percorso stradale, e prove speciali ricavate all'interno dell'autodromo monzese. L'anno scorso è andata molto bene, e così siamo partiti da quel progetto integrandolo con una prova in più da disputarsi al di fuori del circuito, e proponendo le prime due giornate di gara con speciali all'esterno e all'interno dell'autodromo, con l'ultima con prove solo in circuito»*. Poi Turitto parla della sicurezza, un aspetto fondamentale della manifestazione. «*Quest'anno* – ha continuato – *la gara è a porte aperte in base all'attuale normativa nella misura del 75% della capienza consentita. Portando un rally di campionato del mondo in una zona d'Italia densamente abitata e quindi con alti flussi di traffico, popolazione residente e gente che lavora, abbiamo bisogno che gli spettatori diano prova di maturità. E cioè che seguano le regole del campionato del mondo rally, vale a dire che vadano a collocarsi solo nella zona consentita e non altrove, che 30 minuti prima della partenza non si muovano più e seguano le indicazioni dei commissari e delle forze dell'ordine. Il punto sostanziale è che molti non conoscono e non sanno quali sono le regole del mondiale, e quindi il risultato potrebbe essere che se non seguiamo con attenzione queste regole la prova speciale non parte e che si è fatta tanta strada per niente. Stiamo organizzando anche dei servizi di trasporto degli spettatori, modello Sanremo fine anni '90 inizio 2000, dove il pubblico parcheggiava la vettura in appositi spazi e veniva portato in prova con le navette, in modo tale da non intralciare il percorso ed ingolfare le strade di accesso. Poi chiaramente lavoreremo con le comunità locali per consentire ai residenti di potersi muovere e a chi deve andare al lavoro o a scuola di poterlo fare. Ci sarà un grosso sforzo al service park con il Monza Rally Village, con un'area espositiva ed una zona ludica, ed una serie di iniziative ad hoc per gli appassionati. Sono già in vendita i biglietti per gli spettatori che vorranno accedere all'Autodromo Nazionale di Monza, sia sulle tribune che al parco assistenza. Sulle prove speciali tradizionali invece l'ingresso è libero, con un massimo di presenze pari al 75% della capienza consentita»*.

HYUNDAI PRONTA A LOTTARE FINO ALLA FINE
C'è ancora l'aritmetica a tenere in gioco la Hyundai nella corsa al titolo Costruttori. Neuville, sopra in azione nella passata edizione, Tanak e Sordo non c'è dubbio lotteranno fino alla fine

Monza tribune aperte

COME SEGUIRE LE PROVE SPECIALI IN AUTODROMO

Il listino completo dei biglietti e maggiori informazioni sul programma del FORUM8 ACI Rally Monza sono disponibili su www.acirallymonza.com. Ecco le tribune aperte da cui poter seguire le prove speciali in autodromo, da giovedì 18 a domenica 21 novembre:

- 1 – tribuna Centrale (con copertura)
- 8 – tribuna I° Variante esterna
- 22 – tribuna Parabolica (con copertura)
- 23 – tribuna Parabolica interna.

Per godere di un migliore spettacolo gli organizzatori consigliano di prendere posto per ogni giorno dell'evento in queste tribune:

- Tracciato Shakedown (giovedì 18 novembre) – Tribune 8 e 22
- Prova Speciale Junior (venerdì 19 novembre) – Tribune 1 e 23
- Prova Speciale Grand Prix (venerdì 19 novembre, domenica 21 novembre) – Tribune 22 e 23
- Prova Speciale Roggia (sabato 20 novembre) – Tribune 22 e 23
- Prova Speciale Serraglio (domenica 21 novembre) – Tribune 8, 22 e 23.

Con il biglietto d'ingresso si può inoltre accedere al Monza Rally Village, uno spazio pensato per gli appassionati di rally con aree espositive e negozi di gadget e abbigliamento. Nel Monza Rally Village sarà inoltre possibile partecipare a conferenze e incontri sul mondo dei motori.

Infine con il biglietto aggiuntivo VIP Paddock sarà invece consentito l'ingresso anche nel Parco Assistenza dove è possibile ammirare da vicino le vetture in gara e le aree assistenza dei team. Gli appassionati che prenoteranno il proprio ingresso prima del 31 ottobre, beneficeranno di una tariffa scontata. Solo gli spettatori in possesso di Green Pass potranno entrare in circuito, e l'accesso avverrà secondo le normative COVID-19 in vigore al momento dell'evento. ●

Vince **Gryazin** nel giorno di **Mikkelsen**

di Gianni Cogni

IL RUSSO VINCE L'ULTIMO ROUND DELLA SERIE. MA A FARE FESTA È MIKKELSEN CHE CHIUDE LA PRATICA E INTASCA IL TITOLO

NYÍREGYHÁZA – Campione del mondo e campione d'Europa nel giro di una settimana! Un periodo d'oro per Andreas Mikkelsen e la sua Skoda Fabia, anche se il norvegese probabilmente farebbe volentieri il cambio con un contratto da ufficiale per il 2022 su una Wrc… L'incoronazione definitiva, che ora nemmeno l'ufficio stampa del campionato europeo può più omettere, è arrivata in Ungheria su asfalti spesso mescolati da tratti sterrati, dove fra forature e sbavature ad imporsi è stato però il sempre velocissimo (ma non sempre redditizio) Nikolay Gryazin con la VW Polo. Il russo ha pienamente meritato la vittoria, ma anche tolto questa soddisfazione a Mads Ostberg, ospite con il dente avvelenato visto che è a lui e alla Citroen che Mikkelsen ha strappato la corona del Wrc2. In verità Ostberg si è fatto, come tanti in questa insidiosissima gara, male da solo: in una uscita di strada sulla terza prova speciale ha perso in un colpo 50" ritrovandosi così in undicesima posizione assoluta dopo aver fiatato sul collo di Gryazin, immediato leader. Peraltro la prima parte del rally ungherese di colpi di scena ne ha dispensati parecchi. Dopo la rinuncia al rally dell'ex campione d'Europa Lukyanuk, nel trasferimento fra la partenza e la prima prova speciale è andata irrimediabilmente in crisi tecnica la Hyundai i20 Rally2 con cui debuttava Nil Solans nel team MRF. Nella prima prova "vera" dopo la speciale spettacolo aveva forato Bonato e sulla stessa frazione negativa per Ostberg anche Mikkelsen si è trovato in grande difficoltà. «*Credo di aver rotto il motore*» diceva a fine prova, ma poi in qualche modo riusciva prima a finire il giro di prove e poi riprendere su ritmi accettabili anche se quasi da comprimario, tanto che a fine tappa era solo settimo. Poco dopo toccava al sempre più arrembante fordista ceco Erik Cais ad avere problemi mentre era secondo nella generale. Così, in tanto tourbillon di guai, diventava ancora più evidente la giornata di grazia dei piloti locali. Soprattutto di Andras Hadik (Ford) e Miklos Csomos (Skoda) che sono diventati i primi inseguitori di Gryazin. Ma con il passare delle prove a prendere il sopravvento fra gli indigeni è stato il più noto Herczig, complice anche una foratura sia di Csomos che di Cais, che aveva addirittura per un attimo scavalcato al vertice Gryazin. Con Marczyk e Llarena in difficoltà la prima tappa si chiudeva con Gryazin in vantaggio di 25"8 su Herczig con Ostberg risalito al terzo posto a 39"7 davanti a Hadik (42"3) Marczyk, Llarena, Mikkelsen e un eccellente Campedelli. La seconda tappa i verdetti finali li pronunciava praticamente subito: l'incidente di Herczig e la foratura di Ostberg chiudevano il discorso vittoria. Con Ostberg presto padrone della piazza d'onore in ballo restava da assegnare solo il terzo gradino del podio e se lo è aggiudicato sull'ultima ps Marczyk ai danni di Hadik. In Ungheria non sono mancate le polemiche per la pericolosità, soprattutto per il comportamento del pubblico, duramente denunciato da Ostberg, e per qualche smagliatura organizzativa che con sarcasmo Bonato spiegava così: «*È stato divertente guidare in prova dietro un'ambulanza, peccato che il suo pilota non fosse abbastanza veloce per vincere il rally*».

CAMPEDELLI CHIUDE AL SESTO POSTO
Sopra a sinistra Gryazin vincitore del Rally d'Ungheria e a destra Campedelli che ha chiuso al sesto posto

Ottimo Campedelli, Scandola ko

Gara in chiaroscuro per i piloti italiani. Nelle prime battute sia Campedelli che Scandola si sono proposti fra i migliori, ma presto è rimasto solo il romagnolo nei piani alti, visto che il veronese sulla ps3 ha perso 1'30" per una toccata in una parte sterrata della frazione e in quella successiva è forzatamente dovuto uscire di scena per doppia foratura. Campedelli è stato eccellente per tutto il rally, nonostante una iniziale scelta di gomme non azzeccata. Stabilmente fra i primi, Simone è rimasto sino alla fine nel gruppetto a ridosso del podio e ha chiuso sesto dietro di soli 8" a Llarena e dopo aver scavalcato l'appagato Mikkelsen sulla penultima prova speciale. Giornata non felicissima anche per Alberto Battistolli, subito attardato da una toccata all'anteriore destro e poi da un braccetto piegato. Quanto ad Andrea Mabellini, che insieme a Christopher Lucchesi dovrebbe diventare il prossimo giovane su cui punterà ACI Sport, ha badato soprattutto ad arrivare per celebrare la conquista del Clio Trophy europeo. Infine missione compiuta – arrivare al traguardo e consolidare il secondo posto stagionale nella Abarth Cup – per Roberto Gobbin. ●

CLASSIFICA FINALE
1. Gryazin Nikolay / Aleksandrov K. - Volkswagen Polo Gti R5, in 1:38:06.2
2. Østberg Mads / Eriksen T. Citroën C3 Rally2, a 37.2

La forza che viene dal Basso

DOPO AVER CONQUISTATO IL QUARTO SCUDETTO DELLA CARRIERA GIANDOMENICO, CLASSE 1973, È ANCORA UN RAGAZZO PROFONDAMENTE INNAMORATO DEI RALLY CHE NON DIMENTICA LE SUE ORIGINI

di **Daniele Sgorbini**

Il quarto titolo, il poker, il sigillo della maturità. Comunque lo si definisca, lo scudetto 2021 conquistato da Giandomenico Basso con una gara d'anticipo, è molto di più che una semplice riga aggiunta all'albo d'oro. È piuttosto l'ennesima dimostrazione di forza, di classe, di costanza per un pilota che ha passato le quarantotto primavere ma che conserva dentro la voglia e la passione di quel ragazzino partito da Cavaso Del Tomba a metà degli anni '90 a far traversi con una Cinquecento da Trofeo. Fino a diventare uno dei più grandi, in Italia e non solo. Ha corso e vinto ovunque Giandomenico: quattro titoli Tricolori, due Europei, un Irc, due Ter e tanto altro. Ha attraversato epoche e generazioni, con l'Abarth è stato uomo squadra negli anni d'oro, quando il team torinese stava accarezzando di nuovo il sogno di realizzare una vettura da Mondiale. Ma la fame non s'è mai placata, anzi.

- Proprio come quell'energia che ti aspetti di trovare in un pilota di vent'anni, non in un classe '73 ma che conserva l'aspetto del ragazzo innamorato di questo sport...

«Ho così tanti anni? – esordisce il Giando sorridendo – *la realtà è che io sono semplicemente me stesso e che l'età è solo un numero indicato sulla carta d'identità. La voglia mi è rimasta, così come la passione per questo sport. Probabilmente dipende anche dal fatto che non ho mai preso troppo sul serio*

IL POKER DELLA MATURITÀ
Sulle speciali del Rally Due Valli Giandomenico Basso ha chiuso i giochi e vinto con una gara d'anticipo il Tricolore Rally Sparco 2021. È il quarto scudetto conquistato in carriera dal rallista trevigiano

la faccenda, non vivo solo per le corse ma ho anche altro. Le macchine sia chiaro mi piacciono, così come amo la competizione e amo guidare. Però fortunatamente nella mia vita ho anche altri interessi e forse questo mi ha permesso di preservarmi di più. Quello che davvero costa più fatica è ciò che ruota attorno ai rally: cercare gli appoggi per imbastire i programmi, trattare con le squadre, i costruttori di gomme, tutte quelle cose lì. Ma correre mi piace sempre tantissimo».

- Quest'anno anche nei momenti difficili è sembrato che ti portassi dentro una serenità diversa, una forza più consapevole, qualcosa di intimo e robusto. Fame di vincere, certo. Ma pure la consapevolezza che fosse quasi destino farlo. Era davvero così?

«Sì, credo che sia così e che dipenda soprattutto da quanto appena detto. Non sono uno che si alza e pensa ossessivamente alle corse, ho un approccio diverso. Fa parte della mia indole, del mio modo di condurre la vita. Forse quest'anno si è notato di più, ma in realtà era così anche prima. Questo non vuol dire che non prenda seriamente quello che faccio, ma solo che mi preparo con meno pressione, meno stress. Per dire: credo di essere uno dei pochi, se non l'unico, che non si fa seguire da nessuno. Non ho preparatori personali, non vado in palestra. Sono un autodidatta e mi preparo da solo. La preparazione è importante, ma è importante anche avere altre cose oltre alle corse, per vivere tutto in modo più naturale e più spontaneo».

> **LE AUTO SIA CHIARO MI PIACCIONO, COSÌ CME AMO LA COMPETIZIONE E GUIDARE. PERÒ PER FORTUNA HO ANCHE ALTRI INTERESSI E FORSE QUESTO MI HA PERMESSO DI PRESERVARMI DI PIÙ**
>
> GIANDOMENICO BASSO

- Quattro scudetti, tutti profondamente diversi l'uno dall'altro. Nel 2007 con la Punto S2000 quando l'Abarth era uno squadrone e pensava in grande. Poi nel 2016 con la Brc dopo aver vinto la sfida dell'auto a Gpl. Nel 2019 con un colpo di reni finale fatto di grandissimo carattere e infine questo appena vinto. Cosa si pensa a rimetterli tutti in fila?

«Senza l'errore all'ultima gara ci sarebbe stato anche quello del 2003, con la Punto S1600. Quello del 2016 è stato molto importante, perché sapevamo che sarebbe stata l'ultima stagione di quel ciclo e quel progetto. Sono quattro titoli tutti di valore, perché vincere in Italia si sa quanto sia difficile. Resta un campionato tra i più combattuti e dal livello più alto, osservato con grande attenzione anche dall'estero. Premesso che vado molto fiero anche dei due Europei, posso dire che a inizio carriera mai avrei pensato di vincere quattro Italiani. Non sono undici come quelli di Andreucci, ma del resto io ho corso anche molte stagioni all'estero e quando sono stato nell'Italiano ho sempre lottato per vincerlo. Se mi si chiede quale sia il più bello, però, non saprei dirlo. Quello del 2007 è stato il primo ed è stato anche l'ultimo Cir vinto dall'Abarth, perciò è speciale. Ma anche quello di quest'anno è importante. A inizio stagione cercavamo di allestire un programma nell'Europeo, poi abbiamo scelto il Cir anche perché non avevamo certo un budget infinito. Alla fine è stato molto bello portare il titolo a una squadra vicina a casa mia (la Delta Rally, ndr) *e farlo addirittura con una gara di anticipo ha avuto un sapore molto particolare. Però visto che abbiamo chiuso i giochi e che abbiamo impegnato tante risorse per arrivare bene al Due Valli, non saremo al Liburna».*

- Quattro titoli come Arnaldo Cavallari, in un certo senso padre dei rally in Italia e della scuola veneta. Che effetto fa pensarci?

«Ci ho pensato anche io, visto che Cavallari ho avuto la fortuna di conoscerlo. È stato un incontro molto bello, qualche anno fa io e Simone Scattolin siamo andati a trovarlo. Siamo stati a casa sua, dove ci ha mostrato i suoi trofei, tutti i giornali che parlavano dei rally dell'epoca, tra i quali tanti numeri di Autosprint. Era un uomo con una passione enorme, che metteva in tutto quello che faceva. Tanto che quel giorno siamo andati assieme anche a imparare a fare la celebre ciabatta, che aveva inventato lui. Ho gran bei ricordi legati a Cavallari, del resto tra rallisti panettieri e rallisti pizzaioli non ci si poteva che intendere».

- A proposito di scuola veneta che ha sfornato campioni a raffica. Adesso c'è ancora quel clima di cultura e passione adatto, nella vostra terra?

COPPIA MOTRICE

Per Basso e Granai quella 2021 è stata una stagione davvero meravigliosa. Con la Fabia il pilota veneto e il navigatore toscano hanno messo alle spalle tutta la concorrenza. In coppia Giandomenico e Lorenzo hanno vinto tre titoli italiani

NELLA MIA CARRIERA HO AFFRONTATO UN PERCORSO PIENO DI DIFFICOLTÀ, MA HO IMPARATO A SFRUTTARE OGNI PICCOLA COSA E SONO CRESCIUTO

GIANDOMENICO BASSO

«A volte chiedo ai ragazzi più giovani se devo ritirarmi ma loro mi dicono di continuare, dunque va bene così, no? Poi va detto che Andreucci e io vincevamo anche da giovani. Comunque non so bene da cosa dipenda, so che io ho fatto una trafila molto più lunga rispetto a certi ragazzi di adesso. Sono partito dalle macchine piccole, perché di soldi non ce n'erano e ci ho messo un bel po' prima di arrivare alle vetture da assoluto. Ho affrontato un percorso pieno di difficoltà, ma ho imparato a sfruttare ogni piccola cosa e sono cresciuto. Mi ha fatto maturare molto anche il fatto di correre all'estero, mi ha aiutato tanto come tecnica e come velocità pura. Le esperienze nel Mundialito e nell'Europeo, dove sono sempre stato competitivo, mi sono servite tanto».

- Ora nella classifica dei plurivincitori del Cir davanti ci sono solo Cerrato con sei titoli e Andreucci con undici. Ci pensi a raggiungerli?

«No, assolutamente – risponde senza esitazioni – *se avessi avuto questo obiettivo avrei corso molti meno anni all'estero. Non è questo il mio interesse, davvero».*

- Negli ultimi due anni hai seguito le vicende legate al Tuscan 2019? Sei riuscito a goderti quel titolo in serenità o hai avuto paura che le carte bollate riscrivessero quel finale?

«Da quando è terminata quella gara non ho mai seguito più nulla, né ho mai fatto una sola telefonata per informarmi. Non ho mai voluto sprecare energie mentali per star dietro a quella vicenda e sinceramente credo di aver fatto bene. Non ho mai seguito le polemiche, i ricorsi, le battaglie giudiziarie e non intendo certo farlo ora».

«Sì, secondo me c'è ancora, io la passione di questa terra la respiro, la sento. C'è la voglia di andare a vedere le gare e per chi può di farle. Poi da noi ci sono tanti punti di riferimento per gli appassionati. Uno è senz'altro la mia pizzeria, poi c'è il gruppo dei Galletti a Bassano, che sono stati anche i primi con cui ho festeggiato il lunedì subito dopo il Due Valli. C'era Lucky e tanti altri amici che hanno contribuito e creduto in quello che abbiamo fatto in questa stagione».

- Proviamo a ragionare sull'arte del controsterzo in Italia, chiedendoci che fine abbiano fatto i giovani. Basso per la quarta volta campione, Andreucci che rischia di vincere il Terra a 57. Troppo forte la vostra generazione o troppo scarsa quella attuale?

Dalle pizze allo Scorpione

CRESCIUTO NELLA PALESTRA DELL'ABARTH

Per raccontare la storia di Giandomenico Basso con un volante in mano ci vorrebbe un libro, tanto è lunga e articolata la carriera dell'ex pizzaiolo cresciuto sulle curve di una speciale monumento come quella del Monte Tomba. Luogo di passione e di culto dove non si può restare indifferenti al richiamo del traverso. Proprio come accaduto per Basso che a ventidue anni ha iniziato a provarci. Un paio di gare il primo anno, un altro paio il secondo. Poi, nel 1998, la prima stagione completa nel Trofeo Fiat Cinquecento, col compianto Flavio Guglielmini alle note: un dominio, con cinque gare vinte e la vittoria nel Trofeo. È l'inizio di una storia, quella tra Basso e lo Scorpione, durata praticamente fino alla fine dell'avventura della squadra italiana nei rally. Con la Fiat Seicento, la Punto Kit e Super 1600 (con cui ha vinto il Terra nel 2004) e poi con la Grande Punto Super 2000. Anni di trionfi, nel quale il Giando si è fatto un nome anche e soprattutto oltre confine, nello Junior Wrc prima e nel Campionato Europeo poi. Ritirata l'Abarth, Basso non ha smesso: è stato ufficiale Proton, ha corso da privato prima di approdare in Brc dove ha portato al successo – addirittura all'esordio – la Ford Fiesta alimentata a Gpl. Poi ha vinto e convinto ancora, di nuovo in Italia e fuori. Con quella voglia da ragazzo mai cresciuto che s'accompagna a un talento davvero fuori dal comune.

Rossetti gara e titolo

LUCA VINCE L'ULTIMA SFIDA DELLA SERIE E METTE LE MANI SULLO SCUDETTO. CARELLA CHIUDE AL SECONDO POSTO. PEDERSOLI SUBITO FUORI DAI GIOCHI

di **Daniele Sgorbini**

Gara e titolo, al termine di due giorni praticamente perfetti e alla fine di una stagione che lo ha riportato a cucirsi uno scudetto sulla tuta. Luca Rossetti e Manuel Fenoli, con la Hyundai i 20 R5 della Brc, avevano giustamente di che far festa all'arrivo del Rally di Como, perché se è vero che ci sono vittorie più speciali di altre, quella conquistata dai due neo campioni del Tricolore Wrc va di diritto in questa specialissima categoria. Non solo perché quella di Rossetti è la terza vittoria su tre partecipazioni a Como (le altre risalgono al 2009 e 2010, all'epoca della Grande Punto Abarth) ma soprattutto perché conquistando il Campionato Italiano Wrc il pilota friulano è diventato l'unico capace di vincere tutti i tre titoli Italiani dopo l'Assoluto nel 2008 e il Trofeo Terra nel 2009. La gara ha perso subito un protagonista assoluto come Luca Pedersoli, ritiratosi sulla prima prova speciale di venerdì pomeriggio dopo una toccata. Il pilota bresciano ha perduto la sua Citroen Ds 3 Wrc in un tratto velocissimo, la vettura si è scomposta su un avvallamento per poi impattare pesantemente contro il rail. Equipaggio illeso, ma gara e campionato andati per un pilota che si era presentato a Como con l'ambizione di giocarsi fino in fondo tutte le proprie carte per riportare in bacheca una serie vinta già per quattro volte in passato. Con Pedersoli subito fuori dai giochi, la gara ha preso immediatamente tutta un'altra piega, con il confronto tra Rossetti e Carella per il campionato e Corrado Fontana che ha provato a raddrizzare una stagione a tratti non troppo fortunata cercando di vincere la gara di casa. Impresa che purtroppo non gli è riuscita, visto che nel secondo passaggio sull'Alpe Grande ha toccato rompendo una sospensione sulla sua Hyundai i20 Wrc. Così dopo il ritiro di Fontana, Rossetti e Carella sono arrivati a giocarsi tutto sull'ultima speciale, gara e titolo in palio sui quasi 22 km della Val Cavargna. La battaglia è andata a

A **Gino** la Michelin Rally Cup

GALLENI VINCE LA COPPA ACI OVER 55

Al suo esordio al Rally di Como, Giuseppe Testa ha disputato veramente una gran gara, chiudendo con un ottimo terzo posto assoluto, staccato di neppure venti secondi da Rossetti, che di certo non è andato a spasso. Il pilota molisano, con la Škoda Fabia R5 gestita dalla Delta Rally, si è pure imposto nella classifica della Logistica Uno Michelin Rally Cup, serie nella quale però in campionato ha vinto alla fine Alessandro Gino (**a destra**), qui 8° assoluto ma vincitore del Trofeo grazie ai punti accumulati in stagione. Il piemontese ha corso una gara accorta, consapevole del fatto che gli sarebbe bastato il quarto posto tra gli iscritti alla serie per far proprio il campionato. A Como sono arrivati anche gli altri verdetti del Campionato Italiano Wrc, con le varie Coppe Aci Sport. Quella della classe R2 è andata a Vincenzo Massa, ventesimo assoluto al volante della Ford Fiesta Rally 4. Il pilota di Ceccano ha chiuso appena alle spalle di Giovanni Galleni, che a Como ha rastrellato i punti necessari per far propria la Coppa Aci Over 55. La coppa Under 25 è invece andata ad Alex Lorenzato, che ha disputato la stagione con una Peugeot 208 R2. In N5 invece vittoria solitaria per Pietro Porro. ●

Carella, che ha fatto sua la prova, la guerra a Rossetti che si è portato a casa il rally e il campionato: «*Sicuramente è stata una gara molto particolare e ricca di colpi di scena* – ha spiegato il vincitore all'arrivo – *dopo il ritiro di Pedersoli le cose si sono fatte per certi versi più semplici e per altre più complicate, perché le condizioni erano difficili e Carella è stato velocissimo. Da parte mia ci tenevo a fare bene*». Per un Rossetti che fa festa, c'è un Carella che ha dovuto arrendersi, consapevole però di aver fatto tutto il possibile. Il pilota di Munaretto alla fine ha messo assieme mezzo punto in più, ma gli scarti lo hanno penalizzato: «*Sapevo che Rossetti è uno che non molla mai. Ci abbiamo creduto e ci abbiamo provato, purtroppo è andata male. Guardo il bicchiere mezzo pieno, perché arrivare a giocarci tutto all'ultima gara, così vicini a un avversario come Luca, è comunque un bel risultato ed è stata una stagione in crescendo*». Podio finale per l'ottimo Giuseppe Testa, al miglior risultato stagionale nel CiWrc e bravo a mettersi alle spalle un rinfrancato Bottarelli, che ha visto il traguardo dopo una serie di gare decisamente poco fortunate. ●

LE CLASSIFICHE

40. Trofeo Aci Como,
22 – 23 ottobre 2021, 7. prova
del Campionato Italiano Wrc

Assoluta: 1. Rossetti-Fenoli (Hyundai i20) in 1:01'34.2; 2. Carella-De Guio (Škoda Fabia R5) a 6''1; 3.Testa-Inglesi (Škoda Fabia R5) a 18''8; 4. Bottarelli-Pasini (Škoda Fabia R5) a 23''8; 5. Spataro-Brovelli (Škoda Fabia R5) a 25''6; 6. Re-Bariani (Škoda Fabia R5) a 52''4; 7. Arzà-Castiglioni (Škoda Fabia R5) a 53''2; 8. Gino-Michi (Škoda Fabia R5) a 1'16''7; 9. Ferrarotti-Bizzocchi (Citroen C3) a 1'23''1; 10. Roncoroni-Brusadelli (Škoda Fabia R5) a 1'34.4.

Classi

Classe R5: 1. Rossetti-Fenoli (Hyundai I20) in 1:01'34.2; 2.Carella-De Guio a 6.1; 3.Testa-Inglesi a 18.8; 4. Bottarelli-Pasini a 23.8; 5. Spataro-Brovelli a 25.6; 6. Re-Bariani a 52.4; 7. Arza'-Castiglioni, a 53.2; 8. Gino-Michi. a 1'16.7; 9. Ferrarotti-Bizzocchi (Citroen C3) a 1'23.1; 10. Roncoroni-Brusadelli a 1'34.4; 11. Paccagnella- Orio a 1'45.1; 12.Pederzani-Battaglia (Vw Polo) a 1'46.7; 13. Mauri-Bozzo (Vw Polo) a 1'55.4; 14. Luchi-Marchioni (Citroen C3) a 2'00.9; 15.''Pedro''-Baldaccini (Hyundai I20) a 2'02.1; 16. Galleni-Ambrogi a 6'28.4; 17.Meli-D'Agostino a 6'52.2 (tutti gli altri su Škoda Fabia R5).

Classe N5: 1. Porro-Garavaglia (Toyota Yaris) in 1:09'18.5;

Classe Super 1600: 1. Antonietti, K. - Puliani, N. (Renault Clio S.1600) in 1:09'28.6; 2.Bormolini, M. - Gonella, N. (Renault Clio S.1600) a 7.2; 3.Manera, R. - Curti, L. (Renault Clio S.1600) a 34.1; 4.Zanardini, C. - Bonfandini, F. (Renault Clio S.1600) a 4'37.2;

Classe R3C: 1.Martinelli, A. - Desole, T. (Renault Clio Rs) in 1:07'57.9;

Classe R2C: 1.Spina, M. - Castelli, S. (Peugeot 208) in 1:11'26.9; 2.Masciadri, G. - Mauri, F. (Peugeot 208) a 50.1;

Classe R2B: 1.Massa, V. - D'alesandro, D. (Ford Fiesta) In 1:08'03.5; 2.Ancillotti, L. - Ancillotti, C. (Peugeot 208) a 24.3; 3.''chicco'' - Cilio, A. (Citroen C2) a 1'05.5; 4.Battistelli, L. - Battistelli, C. (Peugeot 208) a 1'30.0; 5.Mangeruca, A. - Cairoli, M. (Peugeot 208) a 2'45.8; 6.Nember, G. - Rosa, J. (Citroen C2) a 3'04.7; 7.Luchi, M. - Mille, N. (Peugeot 208) a 3'26.5; 8.De Menego, G. - Camazzola, C. (Peugeot 208 Vti) a 4'22.5; 9.Lorenzato, A. - Guadagnin, C. (Peugeot 208) a 8'06.6;

Classe R1T4x4: 1.Civelli, J. - Pozzoli, M. (Toyota Yaris) in 1:11'17.4;

Classe A7 - FA7 - Prod E7: 1.Ortelli, G. - Gandola, S.G. (Renault Clio) in 1:06'23.3; 2.Manzoni, N. - Bini, M. (Renault Clio) a 1'28.2;

Classe Rs 2.0 Plus: 1. Stival, I. - Pais De Libera, (Renault Rs 3) in 1:12'44.4;

Classe R1: 1.Vanini, R. - Muzio, S. (Renault Clio) in 1:12'29.6;

Classe A6 - Fa6 - Prod E6: 1.Nava, M. - Brambilla, A. (Citroen Saxo Vts) in 1:08'50.3; 2.Palmisano, C. - Mazzoleni, P.A. (Peugeot 106 S16) a 2'44.8; 3.Rossini, M. - Rossini, V. (Peugeot 106) a 5'58.0;

Classe Rstb/Rstw 1.6: 1.Vecchio, F. - Pirovano, D. (Mini Cooper S) in 1:29'15.1;

Classe A5 - Fa5 - K9 - Prod E5: 1.Libertini, P. - Riva, R. (Peugeot 205) in 1:15'32.8;

Classe N2 - Fn2 - Prod S2: 1.Pennino, R. - Geninazza, C. (Peugeot 106 S16) in 1:10'14.4; 2.Bonizzoni, M. - Ciceri, M. (Citroen Saxo Vts) a 2'36.0; 3.Tagliabue, I. - Sala, M. (Peugeot 106 S16) a 3'15.7; 4.Lui, M. - Morini, E.M. (Peugeot 106 S16) a 3'52.3; 5.Dominioni, C. - Fortunato, R. (Citroen Saxo Vts) a 4'40.3; 6.Violetti, M. - Calori, L. (Peugeot 106) a 8'11.4; 7.Panizzoli, F.B. - Confalonieri, M. (Peugeot 106) a 9'49.8;

Classe R1B: 1.Pesenti, E. - Guiotto, R. (Renault Twingo) in 1:19'25.1; 2.Panicucci, F. - Bernini, D. (Citroen Ds3) a 8'41.8;

Classe Rs 1.15 Plus: 1.Frattini, R. - Fusina, L. (Fiat Seicento) In 1:39'38.3;

Campionato: 1. Rossetti 87pt; 2. Carella 79, 5pt; 3. Pedersoli 63, 75pt; 4. Testa 49, 25pt; 5. Gino 40pt; 6. C.Fontana 32pt; 7.Arzà 23, 5pt; 8. Ferrarotti 18pt; 9. Miele 7pt; 10. "Pedro" 6, 5pt.

LUCA CALA IL TRIS

Nell'altra pagina Rossetti e Fenoli a segno a Como. Per Luca è la terza vittoria in carriera nella gara lariana. A destra Carella che ha chiuso 2° e sotto Testa alla fine 4°

Finale al **Miele**

SIMONE CONQUISTA IL TITOLO IN UN ULTIMO ROUND DELLA SERIE DOVE A MENARE LE DANZE È STATO ANCORA UN VOLTA LO SLOVENO AVBELJ

di **Gabriele Michi**

In Piazza della Libertà le pinte sono ben in alto. Sembra una piccola Oktoberfest, Bassano del Grappa, nella serata che l'ha vestita a festa per l'arrivo dell'appuntamento più atteso. Poco prima della pedana, a rapire lo sguardo di Bostjan Avbelj era stata una bandiera slovena, sventolata con orgoglio da uno degli amici di sempre. Ha bastonato, l'alfiere di MS Munaretto. Su e giù per Rubbio, Valstagna e Cavalletto, ha fatto il bello ed il cattivo tempo con la Skoda Fabia R5, sigillando il ventennale dell'International Rally Cup con una delle firme più celebri. Gli altri non hanno potuto fare granché contro le logiche imposte dal campionato. A partire da Simone Miele, al quale sarebbe bastato ben poco per elevarsi come campione della serie, lasciando ancora coccolare il titolo alla sua Varese ad un anno dalla vittoria di Damiano De Tommaso. Ha dovuto però stringere i denti, il ragazzone con la vuerrecì. Perché la foratura su Rubbio, con conseguenze pesanti per il cerchio dell'anteriore sinistra, non lo ha fatto recriminare all'arrivo. Prospettive, quelle più pessimistiche per il portacolori di Dream One, che avrebbero consegnato le chiavi del campionato ad Alessandro Re, cattivo al punto giusto sulla sua Volkswagen Polo R5. Alla resa dei conti, in seconda posizione ha concluso Mauro Spagolla, uno della vecchia guardia vicentina. Ci teneva a far bella figura e così è stato, per la prima volta al volante della Citroën DS3 WRC. Rompendo la monotonia imposta dall'IRC, con i primattori del campionato reduci da un più che legittimo "zero" al Rally Appennino Reggiano e chiamati a far valere muscoli e tempre nell'appuntamento di chiusura. Sul terzo gradino del podio, alle spalle del pilota locale, è salito Alessandro Re. «*Io qui ne ho sfidati tanti di piloti forti ma Bostjan Avbelj è un talento vero* - avrebbe concluso il comasco, prima di prendere metri verso la pedana del congedo - *onestamente, è lui quello che ha dimostrato di avere a disposizione il potenziale più elevato*». Proseguendo, tra i bagordi dell'ultimo giorno di scuola, tirando in ballo le noie accusate nella Val di Taro, un po' per sfortuna ed in parte mettendoci anche del proprio. La chiusura, poi, sarebbe stata suggellata dalla più veritiera delle considerazioni: è un

A BASSANO FESTA ALLARGATA
Sopra il campione IRC 2021 Miele, a destra Re che ha chiuso l'ultima gara della serie al secondo posto e nell'altra pagina il vincitore della sfida di Bassano Avbelj

LE CLASSIFICHE

1. Avbelj-Andrejka (Skoda Fabia Evo R5) in 42'52.2; 2. Spagolla-Zamboni (Citroen Ds3 Wrc) a 28.0; 3. Re-Menchini (Volkswagen Polo Gti Rally 2) a 35.9; 4. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia R5) a 43.3; 5. Sartor-Ascalone (Skoda Fabia Evo R5) a 44.5; 6. Rovatti-Manfredi (Skoda Fabia) a 48.9; 7. Oriella-Tommasini (Skoda Fabia) a 56.0; 8. Miele-Mometti (Citroen Ds3 Wrc) a 1'01.0; 9. Rusce-Paganoni (Skoda Fabia R5 Evo 2) a 1'15.6; 10. Pozza-Zortea (Skoda Fabia) a 1'33.6;

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Girardi-Girardi (Fiat Seicento) in 59'48.1;

Classe 1400: 1. Peterlin-Ronzani (Peugeot 106 Rally) in 55'33.9; 2. Dal Lago-Beltramello (Peugeot 106 Rallye) a 1'01.9;

Classe 1600: 1. Ghion-Lazzarotto (Peugeot 106 S16) in 49'50.0; 2. Bergamin-Colombini (Peugeot 106) a 47.9; 3. Galiazzo-Lazzer (Peugeot 106 S16) a 1'06.7; 4. Rampin-Zaramella (Peugeot 106 S16) a 1'36.7; 5. Brazzale-Zuliani (Peugeot 106 S16) a 4'22.0; 6. Alessio-Menegon (Peugeot 106 S16) a 5'44.2; 7. Keil-Spath (Peugeot 206 Xs) a 10'28.6;

Classe 2000: 1. Luise-Ferro (Renault Clio Williams) in 49'14.4; 2. Guidolin-Berdin (Renault Clio Williams) a 22.3; 3. Crivellaro-Rossi (Renault Clio Williams) a 1'04.3;

Classe K10: 1. Giovani-Aldini (Peugeot 106 S16) in 54'07.4;

Classe S1600: 1. Cocco-Maggiolino (Renault Clio 16V) in 47'53.7; 2. Molo-Garbo (Renault Clio) a 1'37.3; 3. Sanvito-Destro (Renault Clio 1.6 16V) a 9'23.6;

Classe WRC: 1. Spagolla-Zamboni (Citroen Ds3 Wrc) in 43'20.2; 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3 Wrc) a 33.0;

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Cappellari-Dujman (Peugeot 106 S16) in 50'38.3; 2. Buccino-Stagno (Honda Civic) a 13.9; 3. Bertoli-Guarnieri (Peugeot 106 S16) a 2'31.3; 4. Capelli-Magnavacchi (Peugeot 106 S16) a 3'05.5; 5. Mezzalira-Cagnin (Peugeot 106 16V) a 3'07.7; 6. Simonetto-Reato (Peugeot 106 Rally) a 4'21.4; 7. Salmaso-Zilli (Peugeot 106 S16) a 5'02.2; 8. Rigodanzo-Castegnaro (Citroen Saxo) a 5'42.6; 9. Martini-Schiavo (Citroen Saxo Vts) a 6'50.0; 10. Cristoforetti-Ossato (Peugeot 106 16V) a 11'05.9; 11. Sbalchiero-Santacaterina (Citroen Saxo Vts) a 12'45.2;

Classe 2000: 1. Scarso-Silotto (Renault Clio New Rs) in 51'14.7; 2. Dall'Osto-Frigo (Renault Clio Sport) a 39.6; 3. Cepek-Colja (Renault Clio Rs) a 1'18.1;

Classe oltre 2000: 1. Dilg-Brandl (Mitsubishi Evo Vii) in 52'04.9; 2. Casotto-Casotto (Mitsubishi Lancer Evo Viii) a 4'55.2; 3. Dettori-Bertoldi (Mitsubishi Lancer Evo X) a 6'52.5;

GRUPPO R

Classe R1: 1. Scalzotto-Rutigliano (Renault Clio Rs Line Tce) in 50'12.0;

Classe R2B: 1. Tondina-Cecchetto (Peugeot 208) in 47'44.1; 2. Di Pietro-Manca (Peugeot 208 Vti 125) a 31.6; 3. Guglielmini-Giorgio (Ford Fiesta) a 45.8; 4. Farina-Guglielmetti (Peugeot 208 Vti 125) a 59.8; 5. Rossetto-Polato (Ford Fiesta) a 1'15.4; 6. Frattalemi-Silvi (Peugeot 208 Vti) a 1'29.8; 7. Zanotto-Cargnelutti (Peugeot 208) a 1'44.4; 8. Schenetti-Corradi (Peugeot 208) a 3'14.9; 9. Fredducci-De Rosa (Peugeot 208 Vti 125) a 3'37.7; 10. Vardanega-Menegon (Peugeot 208 Vti 125) a 5'41.1; 11. Giaquinto-Troian (Peugeot 208) a 6'30.7; 12. Baldo-Zanni (Peugeot 208) a 9'06.8; 13. De Pretto-Parisotto (Peugeot 208 Vti 125) a 10'01.0;

Classe R2C: 1. Cazzaro-Raccuia (Peugeot 208 Rally 4) in 47'57.5; 2. Nerobutto-Cerato (Peugeot 208 Gt Line) a 13.6; 3. Giovanella-Dresti (Peugeot 208 Rally4) a 17.7; 4. Ciato-Budoia (Peugeot 208 Gt Line) a 1'50.2; 5. Zille-Durat (Peugeot 208 Rally 4) a 2'05.9; 6. Bernardi-Tessaro (Peugeot 208 Gt Line) a 4'56.5;

Classe R 3 4x4: 1. Wallenwein-Poschner (Ford Fiesta Rally 3) in 48'10.4;

Classe R3C: 1. Dal Ben-Corso (Renault Clio Rs) in 48'02.2; 2. Fiorenti-Guzzi (Renault Clio Sport) a 33.1; 3. Cecchini-Brachi (Renault Clio Sport) a 2'32.1;

Classe R3D: 1. Scheidhammer-Regner (Opel Astra H Gtc Diesel) in 1:03'21.9; CLASS: R4 1. Fiorese-Zannoni (Mitsubishi Lancer Evo X) in 47'41.9; 2. Gassner-Thannhauser (Mitsubishi Evo X R4) a 1'24.7;

Classe R5: 1. Avbelj-Andrejka (Skoda Fabia Evo R5) in 42'52.2; 2. Re-Menchini (Volkswagen Polo Gti Rally 2) a 35.9; 3. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia R5) a 43.3; 4. Sartor-Ascalone (Skoda Fabia Evo R5) a 44.5; 5. Rovatti-Manfredi (Skoda Fabia) a 48.9; 6. Oriella-Tommasini (Skoda Fabia) a 56.0; 7. Rusce-Paganoni (Skoda Fabia R5 Evo 2) a 1'15.6; 8. Pozza-Zortea (Skoda Fabia) a 1'33.6; 9. Dal Ponte-Scussat (Skoda Fabia R5) a 1'37.6; 10. Sossella-Falzone (Hyundai I20 Ng) a 1'51.7; 11. Nicoletti-Zanrosso (Skoda Fabia) a 2'15.5; 12. Colferai-Mosele (Skoda Fabia R5) a 2'27.6; 13. Caliaro-Andrian (Skoda Fabia R5) a 3'42.5; 14. Frattini-Ferraris (Skoda Fabia R5) a 4'23.0; 15. Sartori-Bordin (Skoda Fabia R5) a 4'41.8; 16. Pasquali-Parise (Skoda Fabia R5) a 6'13.0; 17. Sellaro-Campagnolo (Skoda Fabia R5) a 6'14.6; 18. Boni-Rancan (Skoda Fabia R5) a 10'27.7; 19. Danese-Corradini (Skoda Fabia R5) a 10'36.3;

GRUPPO R1 NAZ

Classe R1TN: 1. Baù-Cerato (Peugeot 208) in 1:05'48.4;

GRUPPO RS

Classe RS16: 1. Graziani-Savio (Citroen Saxo Vts) in 58'22.7;

Classe RS20: 1. Pierobon-Polesel (Renault Clio Rs3) in 58'09.7;

GRUPPO RSP

Classe RS20P: 1. Favaro-Altoè (Ford Fiesta) in 52'39.3; 2. Recchia-Merazzi (Renault Clio Rs) a 1'14.4.

campionato ed a vincere deve essere il più costante. Ed a brindare - infatti - è stato Simone Miele, protagonista di una stagione presa sulle spalle tenendo fede all'obbligo di vedere sulle fiancate, sempre e comunque, il numero uno. «*Non è stato facile vincere il campionato così come non è stato facile portare la vettura al traguardo, qui a Bassano* - il commento del varesino, espresso prima di lasciarsi andare ai festeggiamenti imposti dalla pedana - *purtroppo sono stato costretto a transitare sulle speciali affinchè potessi conquistare i punti utili per farmi amica la matematica. Abbiamo dalla nostra il fatto di aver concretizzato nelle prime tre gare, Avbelj è stato veloce per tutta la stagione ma noi siamo stati bravi nell'aver capitalizzato alla distanza*». La festa, a Bassano del Grappa, è stata per più d'uno.

Turbo-Faggioli padrone della Castellana

GRANDE SPETTACOLO NEL ROUND CONCLUSIVO DEL TROFEO ITALIANO VELOCITÀ XMONTAGNA. ANDIAMO A SCOPRIRE COM'È ANDATA

di **Gianluca Marchese**

Un Faggioli "inedito" ma già da record, parterre delle grandi occasioni ed emozioni a Orvieto nella prima Finale nazionale nella storia del Trofeo Italiano Velocità Montagna. E i primi tre piloti in un secondo al termine di gara 1 testimoniano soltanto una parte dello spettacolo andato in scena alla 48^ Cronoscalata della Castellana. Alla fine, però, è il pluricampione fiorentino a dettare di nuovo legge. Anche se il motivo principale del suo ritorno a Orvieto dopo 15 anni (vinse per la prima volta la Castellana nel 2006) era l'opportunità di testare senza assilli la Nova proto 4x4 Honda turbo del proprio team. Uno sviluppo inaugurato con una rimonta su un pimpante Stefano Di Fulvio, 1° in gara 1 con l'Osella Pa30 e poi secondo assoluto, e il nuovo record del tracciato (2'47"31, 3 centesimi meglio del padrone di casa Michele Fattorini annata 2019) per un totale che dice seconda vittoria stagionale in Tivm dopo il Costo, seppure quello che davvero interessava Faggioli era la prima "sgrossata" del prototipo, concepito per la Pikes Peak e chissà se prima o poi utile anche in Europa. E il driver toscano l'ha vista così dopo il grande lavoro iniziato nel pre-weekend con le nuove mappature motore arrivate dalla Francia: «*Alla fine in gara 2 devo dire che l'equilibrio del prototipo era buono quindi le regolazioni che abbiamo fatto erano giuste ed è uscito anche un discreto tempo. Lavorando si può arrivare a delle ottime prestazioni. Dal lato tecnico, ho potuto lavorare solo al setup e specie in gara 2 abbiamo migliorato molto e mi ha dato più sicurezza. Ma c'è da lavorare molto sulla gestione del turbo, sia nell'elettronica sia nello stile di guida. Perché è del tutto diverso. Poi c'è l'adeguamento delle gomme. Abbiamo 4 Pirelli in questo caso di dimensioni uguali* (300, quindi molto larghe anche all'anteriore, ndr) *e quindi andare a sentire la macchina in appoggio è una sensazione diversa. Comunque la prestazione è arrivata e per oggi siamo contenti*». Alla fine è contento delle performance anche Di Fulvio. Il driver abruzzese, che in Tivm ha vinto allo Spino e in Civm aveva brillato a Erice, non era andato lontano dal record in gara 1 e ha poi cercato di resistere a Faggioli in gara 2, dove si aspettava i progressi del fiorentino: «*Sono soddisfatto del weekend. Bene gara 1, mentre in gara 2 mi aspettavo il balzo in avanti di Faggioli. È stato un bellissimo evento con tanti piloti in lotta*

Foto UnoPuntoOtto

Assaggi di futuro

NOVITÀ MADE IN LAMBORGHINI CON LA HURACAN ST EVO

A **Orvieto** gli assaggi 2022 non hanno riguardato soltanto i prototipi. In ottica test in diversi hanno preso il via della gara umbra, aperta a un numeroso pubblico e che l'Asd La Castellana ha gestito in forze anche per onorare al meglio una titolazione supportata direttamente da AciSport che per il prossimo anno ha già incassato la conferma ufficiosa, visti pure i favori raccolti. Fra rientri e novità, in azione si sono rivisti Ferdinando Cimarelli, tornato a sviluppare l'Alfa Romeo 156 ora in gruppo Silhouette, e Ignazio Cannavò, che, seppur preceduto da Roberto Ragazzi e la Ferrari 488 per il Tivm Gt, ha potuto iniziare a familiarizzare con la Lamborghini Huracan Gt3, sulla quale era al debutto. Fra le supercar, però, la scena è stata dominata dalla grande novità in arrivo sempre da casa Lambo e con Ivan Pezzolla alla guida. Con la Squadra Corse sul posto, l'intento era quello di raccogliere dati in ottica 2022 sulla Huracan Evo in versione SuperTrofeo. Un weekend di lavoro molto intenso che il pilota pugliese ha così sintetizzato: «*Siamo soddisfatti perché le regolazioni effettuate a ogni salita hanno dato buoni riscontri e quanto meno in questa prima uscita abbiamo capito la direzione da seguire nelle prossime gare. L'auto è sicura, bella da guidare e mi ha aiutato a ritrovare presto i sincronismi della guida in salita, dove mancavo da 3 anni*». ●

al vertice e un ottimo lavoro organizzativo. Personalmente spero di essere più presente nel 2022». Terzo in gara 1 a un secondo da Di Fulvio, Diego Degasperi con la Fa30 ha a sua volta dovuto contenere il ritorno di Franco Caruso. Il driver trentino ha tenuto alta la concentrazione dopo aver atteso diversi minuti al via a causa di un ritiro sul percorso, riuscendo a conservare il podio per una manciata di decimi sul ragusano, bravo anche lui a focalizzarsi sul ritmo-gara dopo una toccata sull'umido della Q2 al sabato. Aldilà del duello assoluto, entrambi hanno agguantato il rispettivo Tivm di gruppo: Degasperi fra le monoposto e Caruso in E2Sc. ●

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
Sopra a sinistra il podio della Castellana con Faggioli, Di Fulvio e Degasperi che hanno chiuso nell'ordine. Sotto in azione Di Fulvio e nell'altra pagina Ragazzi. In apertura Faggioli vincitore con la Nova Proto Np01 4x4 turbo

LE CLASSIFICHE

48ª Cronoscalata della Castellana, Orvieto (TR), domenica 24 ottobre 2021

Assoluta: 1. Faggioli (Nova Proto Np01 4x4 turbo) 5'36"61; 2. Di Fulvio (Osella Pa30) a 1"86; 3. Degasperi (Osella Fa30) a 3"36; 4. Caruso (Norma M20 Fc) a 4"18; 5. Fazzino (Osella Pa2000 turbo) a 13"18; 6. Marino (Osella Pa2000) a 13"82; 7. Vacca (Osella Pa2000) a 15"19; 8. Leogrande (Osella Pa21) a 35"49; 9. Cassibba S. (Osella Pa21 JrB) a 38"06; 10. Urbani (Osella Pa21) a 39"19.

Gara 1: 1. Di Fulvio 2'48"90; 2. Faggioli a 0"40; 3. Degasperi a 1"08; 4. Caruso a 1"97; 5. Marino a 6"14.

Gara 2: 1. Faggioli 2'47"31; 2. Di Fulvio a 2"26; 3. Caruso a 2"61; 4. Degasperi a 2"68; 5. Fazzino a 7"07.

Gruppi. Rs: 1. Loconte (Peugeot 308) 7'47"10; 2. Magdalone (Peugeot 308) a 7"83; 3. Gullo (Mini Cooper Sd) a 8"56.

Rs+: 1.Grossi (Renault Clio) 7'21"47; 2. Orlando (Peugeot 106) a 6"15; 3. Pilotto (Honda Civic) a 7"44.

Gr.N: 1. Rossi (Subaru Impreza) 7'39"40; 2. Murgia (Mitsubishi Lancer Evo) a 6"36; 3. Vettorel (Peugeot 106) a 15"74.

Gr.A: 1. Nadalini (Mitsubishi Lancer Evo) 7'21"08; 2. Cenedese (Renault Clio) a 1"17; 3. Cardillo (Peugeot 106) a 20"77.

E1: 1. "Gabry Driver" (Renault Clio) 6'51"71; 2. Guzzetta (Peugoet 106) a 11"57; 3. De Stefani (Renault Clio) a 13"95.

GT: 1. Pezzolla (Lamborghini Huracan St Evo) in 6'40"81; 2. Ragazzi (Ferrari 488 Ch.) a 15"47; 3. Cannavò (Lambo Huracan Gt3) a 17"24.

E2Sh: 1. Ghirardo (Lotus Exige) 6'54"10; 2. D'Antoni (Fiat 500 Evo) a 41"84; 3. Cimarelli (Alfa 156) a 42"52.

Cn: 1. Leogrande 6'12"10; 2. Urbani a 3"70; 3. Filippetti (Ligier Js51) a 8"29.

E2Sc: 1. Faggioli 5'36"61; 2. Di Fulvio a 1"86; 3. Caruso a 4"18.

E2Ss: 1. Degasperi 5'39"97; 2. Vellei (Gloria C8) a 41"68; 3. Gregori (Gloria C8 Evo) a 41"97.

Mp4-18 la Mc Fantomatica

NELLA F.1 MODERNA MAI VETTURA DI TOP TEAM È STATA PIÙ ATTESA, CHIACCHIERATA E ALLA FINE DISMESSA SENZA GLORIA. BENVENUTI NELLA STORIA DELLA McLAREN DESTINATA A CORRERE NEL 2003 E MAI UTILIZZATA IN UN GP, UNICA VETTURA DA CORSA TOP DELL'ERA COMPUTERIZZATA DEL CIRCUS A NON AVER PERCORSO NEANCHE MEZZO METRO DI GARA

di **Mario Donnini**

LA McLAREN MP4-18 RESTA UNO DEI GRANDI MISTERI DELLA F.1. PERCHÉ UNA DELLE MONOPOSTO PIÙ INNOVATIVE E AVVENIRISTICHE DELLA STORIA RECENTE NON È MAI STATA UTILIZZATA IN GARA? E QUALI SONO I RETROSCENA CHE NE HANNO SUGGERITO LA DISMISSIONE? PER LA PRIMA VOLTA UN REPORTAGE CERCA DI FARE LUCE SULLA NASCITA E LA FINE ANTICIPATA DI UNA DELLE F.1 PIÙ AFFASCINANTI E SFORTUNATE

WURZ È STATO IL SUO TESTER PIÙ ASSIDUO
A sinistra, Alex Wurz in azione con la McLaren Mp4-18, il cui muso, in alto, spicca per l'eleganza e l'accuratezza della realizzazione. Sopra, Kimi Raikkonen si riposa durante una sessione di test con la monoposto, la quale, avendo accusato un problema tecnico, lo costringe all'inattività e a un bagno di sole non programmato

La **McLaren Mp4-18** è il flop più catastrofico della F.1 moderna, quindi, sol per questo, assurge a macchina di culto. Maledetta, imbarazzante e da dimenticare per chi l'ha ideata, costruita, guidata o fatta oggetto di sostanziosi investimenti economici, certo. Ma, allo stesso tempo, si tratta di una creatura bella, affascinante, delicata e innovativa, tale da lasciare una traccia emotiva importante nella F.1 d'inizio terzo millennio.
La McLaren Mp4-18 del 2003 è la sola Formula Uno realizzata da un top team che nell'era computerizzata e dominata dall'elettronica manca completamente tutti i target, tanto da non essere mai schierata in gara, finendo in soffitta o alle ortiche senza aver partecipato neanche a un Gran Premio.

Ben peggio della Ferrari "Spazzaneve" di trenta anni prima, che aveva almeno l'attenuante d'appartenere al mondo dei Gp nella fase ancora artigianale e meccanica, quando ancora una monoposto veniva concepita al tavolo da disegno, partendo dal foglio bianco e tanta fantasia.

L'arma anti Schumi e contro la Ferrari

La McLaren Mp4-18 è il tentativo coraggioso della Casa di Ron Dennis d'attaccare con armi non convenzionali la supremazia schiacciante della Ferrari e di Michael Schumacher, che nel 2002 riescono a uccidere il mondiale dopo una manciata di gare, dando un segnale di potenza devastante anche in chiave futura.
Per batterli, in altre parole, ci vuole qualcosa di mai visto prima, inatteso e spiazzante.
Ed ecco che alla McLaren-Mercedes si danno da fare mettendo in campo uomini e idee quasi da sogno. Sotto la direzione tecnica di un Adrian Newey mai così dotato di carta bianca, ecco muoversi il progettista Neil Oatley, il tecnico Mike Coughlan di provenienza dalla Arrows, il cambista Sutton dalla Ferrari e dalla BMW il motorista Laurenz: in altre parole, una sorta di stellare dream team, quanto di meglio la F.1 in quel momento può offrire in contrapposizione all'armada Ferrari.

Transizione tra alti e bassi McLaren

In realtà, la sera del 20 aprile, dopo il Gp di San Marino 2003 a Imola, Kimi Raikkonen con la Mp4-17D è in testa al mondiale Piloti con 32 punti e il suo compagno di squadra Coulthard naviga felice al secondo posto con 19, mentre la McLaren è al top del mondiale Costruttori con 51 punti, ossia ben 19 davanti alla Ferrari di Schumacher e Barrichello, quindi che fretta c'è di accelerare i tempi col nuovo ordigno? Nessuna.
Però tempo un mese e la Ferrari sta cambiando l'inerzia del match, perché Schumi con la Rossa piazza una tripletta sbancando il mondiale non solo a Imola ma anche in Spagna - col debutto al top della F2003 GA, dedicata alla memoria di Gianni Agnelli -, e in Austria.
Proprio a Spielberg nel paddock, la sera del 18 maggio 2003, incontro il tester McLaren Alexander Wurz il quale mi prega di non scrivere nulla di ciò che mi dirà, ovvero che «*... In realtà c'è ancora tantissimo da fare sul progetto Mp4-18 e l'impiego nel mondiale non avverrà molto presto, di questo sono più che sicuro. Quanto a me, tra un paio di giorni comincerò il lavoro di sviluppo, a Le Castellet, e sarà una cosa piuttosto complessa*».
Mai sensazione può essere definità più calibrata.

Nascita ritardata

Sissignori, la McLaren Mp4-18 arriva tardi, sottotono e sottotraccia. Perché tanta è la complessità del nuovo progetto, che la Casa preferisce iniziare il mondiale con la collaudata Mp4-17 in versione D, una interim car che rappresenta la logica crescita del modello dell'anno precedente, in attesa che la nuova vettura, che rappresenta appunto un salto nel futuro ma anche nell'ignoto, sia finalmente pronta, collaudata e in grado di soddisfare l'ambiziosissimo target che consiste nel battere la Ferrari, durare per tutta la distanza di un Gp e infine transitare prima sotto la bandiera a scacchi. Mica facile, eh.
E così il 25 maggio 2003 eccola apparire per la prima volta sul circuito francese di Le Castellet. Anche se ci si rende conto subito che la realtà è un po' diversa dai sogni e dalle indiscrezioni, perché la Mp4-18 monta un cambio di derivazione Mp4-17D e non a doppia frizione e con scatola in carbonio. Tante grandi e belle novità, insomma, ma nessuna stordente rivoluzione, tanto che la monoposto ha la sigla interna di Mp4-18X, dove la X per experimental.

QUEI PROBLEMI CHE METTONO ANSIA
La mancanza di affidabilità nelle simulazioni di gara è uno dei più grandi problemi della Mp4-18, la quale non dà garanzie sufficienti per essere impiegata nei Gp del 2003. Nell'altra pagina, in basso, ecco Coulthard che la collauda

Quanto a Adrian Newey, Tecnical director di McLaren International: «*Questo è il terzo anno di stabilità regolamentare e stavolta abbiamo deciso di spingerci oltre: questa è la F.1 che vanta più ore di ricerca rispetto a tutte quelle che ho concepito fino a ora, insieme a Mike Coughlan (Chief Designer), Neil Oatley (Executive Director of Engineering) e l'intero staff. La Mp4-18 è più piccola e stretta, rispetto al modello precedente, è la prima nostra F.1 nata per ottimizzare il rendimento delle gomme Michelin ed è frutto di un intensissimo lavoro presso la galleria del vento del McLaren Technology Centre. E, secondo le simulazioni, appare già più competitiva della Mp4-17D che dovrà sostituire*».
Già, solo secondo le simulazioni, però.

21 maggio 2003, i primi chilometri con Wurz

Il giorno 21 maggio sul circuito francese di Le Castellet, in una F.1 a test liberi, Kimi Raikkonen segna il miglior tempo nel secondo giorno di prove collettive, ancora con la McLaren Mp4-17D.
Quanto alla nuovissima Mp4-18 siamo a una giornata storica, perché percorre i primi giri ufficiali di pista, con il tester Alexander Wurz. In totale l'austriaco inanella 17 tornate. Con lui girano anche la Williams, la Toyota e la Renault.
Poi, però, attenzione, perché capita qualcosa di strano. La Mp4-18 comincia a rompersi e non poco, a partire dal giorno dopo. E anche il 23 maggio la nuova McLaren si vede quasi zero, causa un guasto tecnico che il team inglese tiene segreto. Con la fantomatica nuova creatura gira sempre e solo Alex Wurz, una decina di tornate, mentre Coulthard e Raikkonen continuano ad affinare l'inaffondabile Mp4-17D.

In Spagna Kimi la picchia!

Tempo neanche un mese e David Coulthard e Kimi Raikkonen cominciano a sperimentare a loro volta la Mp4-18, a Barcellona. Questa è la bella notizia. Perché in un clima di massima segretezza e col circuito completamente off limits, trapela comunque che lo stesso Raikkonen con la Mp4-18 è finito piuttosto pesantemente contro le barriere nell'ultima curva prima dell'arrivo, riportando anche una lieve ferita a un ginocchio.

Tanto per cominciare la vettura spicca per il muso sottile e arcuato, più stretto e basso del precedente, una piccola pinna dorsale sopra la carenatura del motore e, soprattutto, la miniaturizzazione esasperata delle fiancate e del retrotreno, che la rendono un vero e proprio gioiello di meccanica.
Inoltre il nuovo motore Mercedes-Benz FO 110P V10, è montato più basso, con ovvii vantaggi dal punto di vista del centro di gravità.

Commenti e propositi dei padri fondatori

Martin Whitmarsh, Managing director di McLaren International, non ha dubbi: «*Questo è un gran passo in avanti per West McLaren-Mercedes team. Basta step incrementali, ora vogliamo progredire davvero e la Mp4-18 sostituirà la MP4-17D senza fretta, non appena dimostrerà d'essere sensibilmente più competitiva, proprio perché nasce unicamente per vincere*». Rincara la dose Norbert Haug, Vice presidente di Mercedes-Benz Motorsport: «*Il motore FO 110P V10 è tutto nuovo e realizzato proprio su misura per la Mp4-18. Tutti alla Mercedes-Ilmor a Brixworth e alla Mercedes-Benz a Stoccarda hanno lavorato sodo per andare oltre la validità del propulsore FO 110M V10 che correntemente è montato sul vecchio modello della McLaren aggiornata, ossia la Mp4-17D. Siamo certi che il passo in avanti sarà molto, molto significativo*».

Forfeit infinito

Le conseguenze non tardano ad arrivare e si traducono in comunicati asettici, che però nascondono sempre meno una verità che col tempo sta diventando sempre più imbarazzante. Tanto per cominciare, la Mp4-18 non sarà neanche all'imminente Gp d'Europa e neppure a Magny-Cours, la settimana dopo, per il Gp di Francia. Forse si vedrà a Silverstone per il Gp di casa, previsto per il 20 luglio. Uno dei motivi del rinvio è dovuto agli incidenti che nel frattempo anche lo stesso Wurz e il già citato Raikkonen hanno avuto con la Mp4-18, fuori programma piuttosto vivaci che ovviamente stanno rallentando molto il programma di sviluppo della monoposto. La quale al momento continua a vivere in una sorta di atmosfera sospesa, un incredibile limbo dal quale non sembra avere possibilità d'uscire migliorata e pronta per aggredire un mondiale quanto mai incerto, con Ferrari, Williams e la vecchia McLaren in lotta accanita.

Inizio luglio 2003 determinante

All'inizio di luglio comincia a trapelare la voce che Ron Dennis potrebbe far completare la stagione con la Mp4-17D, mandando in pensione senza neanche mezzo giro di servizio in gara la Mp4-18, la quale poi, in proiezione, verrebbe direttamente sostituita dalla futuribile Mp4-19 in chiave 2004. Ma niente di certo.
Cosa sta succedendo, in realtà? Le indiscrezioni cominciano a filtrare e dicono cose piuttosto turche. Tanto per cominciare, la vettura come sensazioni di guida dà dei feedback tutt'altro che sinceri. In altre parole, parte all'improvviso e, appunto, quando parte, parte. Non bastasse, è proprio l'affidabilità generale a dare indicazioni semplicemente disperanti.
La miniaturizzazione delle pance e il posteriore rastremato, con la diminuzione delle masse radianti, provocano continui problemi di raffreddamento, tanto che il più delle volte la Mp4-18 non riesce ad andare oltre i pochi giri di collaudo, prima di accusare gravissimi problemi di surriscaldamento, con tutte le temperature immaginabili alle stelle.
Un guaio non da poco, considerando che in pratica i meccanici McLaren stazionano al box - mentre la Mp4-18 gira -, tenendo in mano degli estintori, perché ogni volta che il tester incaricato Wurz

torna in pit-lane c'è da dare qualche spruzzatina prudenziale al posteriore fumante.
E questo è niente, visto che a creare guai c'è anche - e fin dall'inizio - l'aspetto meramente strutturale. Con le sue fiancate microscopiche, la Mp4-18 appare elegantissima e agile, ma paga anche un prezzo esoso e molto negativo in termini di solidità strutturale. Tanto che ci sono stati gravi problemi perfino a superare il regolamentare crash test laterale richiesto dalla FIA.
In poche parole, la monoposto nata per creare decisivi problemi alla Ferrari di Schumi, i decisivi problemi li sta causando sempre e solo alla stessa McLaren, in seno alla quale appare sempre meno rimandabile una dolorosa ma saggia decisione in proposito.

QUEL RETROTRENO TROPPO ESTREMO
Il retrotreno fin troppo rastremato, sopra, resta uno dei punti deboli della McLaren Mp4-18 destinata a non essere mai impiegata in gara. Sotto, ecco Wurz che la collauda e, in basso, De La Rosa. Nell'altra pagina, ancora l'austriaco, sotto, al Ricard, e lo spagnolo in pit-lane

Il colpo di scena di Barcellona

Dall'8 luglio 2003 tornano sul circuit de Catalunya i test collettivi della F.1 e riecco la McLaren Mp4-18 in versione riveduta e possibilmente corretta.
E nel terzo giorno di prove fa specie vedere la Ferrari segnare il miglior tempo con Rubens Barrichello al volante, mentre ancora in fondo alla lista dei tempi stazionano le due Mp4/18 affidate a Coulthard e a Wurz: 45 giri con lo scozzese e 7 con l'austriaco, tra fumate strane e in e out dai box. Eppure quella che sembra essere una sorprendente riscossa è vicina, perché l'indomani, 11 luglio, arriva l'unico vero, strano e incredibile acuto, all'interno della dolorosa odissea della McLaren Mp4-18-Mercedes.
Infatti, dopo tanto tribolare, lo sviluppatore Alexander Wurz riesce addirittura a staccare il miglior tempo assoluto dei quattro giorni di prove, con un crono di 1'17"616, anche se qualche problema di affidabilità permane, tanto che il team ha subito tenuto a specificare che, malgrado la prestazione sul giro secco molto confortante, non c'è ancora una data di debutto agonistico certo.

Arriva pure un po' di affidabilità, ma...

A questo punto non ci si può mica fermare e si va avanti, con un nuovo test privatissimo stavolta in Austria, a Spielberg, con Wurz che vede la Mp4-18 giocarsi il tutto per tutto, puntando finalmente a quello che è sempre mancato, ovvero l'affidabilità. Con la voglia matta di provare a ultimare senza alcun problema l'intera distanza simulabile di un Gran Premio, ovvero poco più di trecento chilometri. Pronti via e a Wurz, in un caldo giorno d'agosto inoltrato, il colpaccio riesce. Con una straordinara galoppata senza problemi di ben 330 chilometri filati, però solo per rilevare a fine test che le temperature interne sono a 120 gradi, tanto da causare addirittura la delaminazione del cambio.
No, è troppo. E dai vertici fanno sapere che è imminente una dichiarazione ufficiale, in proposito.

Dennis lo dice chiaro: addio, Mp4-18!

Il peggio accade da lì a poche ore, quando è lo stesso boss Ron Dennis a dare la notizia che mette in agitazione il mondo della F.1: la nuova McLaren Mp4-18 non debutterà mai nel mondiale 2003. Il team, per permettere a Raikkonen di lottare per il titolo iridato, si concentrerà sullo sviluppo della Mp4-17D.
Lo stesso Ron Dennis spiega chiaramente che: «*Il mondiale in corso si sta rivelando molto tirato tra i contendenti e l'affidabilità sarà senz'altro un fattore determinante. Giunti a questo punto della stagione, non resta che concentrarci sulla sintonia fine della Mp4-17D, certi che per noi rappresenti la scelta più solida, sicura e consistente. Quanto alla Mp4-18, resta l'importanza dei suoi ulteriori e futuri collaudi in qualità di vettura laboratorio, per quella che sarà la nostra monoposto in chiave 2004*».
Tombola. La Mp4-18 in realtà, dopo tre mesi di test, è già ufficialmente un attrezzo da museo. La prima e la sola vettura nata per vincere il mondiale che non riesce neanche a schierarsi al via di un Gran Premio. Creatura all'avanguardia, frutto del massimo dell'ingegno esprimibile in quel

momento ma dolorosamente condannata a mai esprimersi sui campi di gara. E questo suo ineluttabile destino negli anni non farà che aumentare l'appeal e gli interrogativi sul reale contesto del suo clamoroso fallimento.
Da qui in poi la sua vita continuerà come mera macchina di sviluppo, ma senza speranza alcuna e con la certezza che non ci sarà nessun futuro in gara.

Tramonto andaluso

Così il giorno 1 settembre 2003 si assiste a una situazione un po' paradossale. Perché i test team della McLaren al lavoro diventano addirittura due, uno in pista a Monza con la vecchia vettura, l'altro sotto torchio a Jerez con la fantomatica Mp4-18 in pre-pensionamento. Gran lavoro in casa McLaren, quindi.
A Monza David Coulthard e Alexander Wurz collaudano le Mp4-17-D in vista del Gp d'Italia, mentre sul circuito andaluso di Jerez il team inglese risfodera la ripudiata McLaren Mp4-18 per Pedro De La Rosa e Darren Turner.
Lo spagnolo inanella 57 giri con un crono di 1'21"3 ma poi, come al solito, vista la monoposto, è fermo lungo il tracciato per problema tecnico. Gloria non maggiore per Turner, che si limita a percorrere 25 giri senza infamia e senza lode. Siamo agli sgoccioli.

La verità di Alex Wurz

In fondo proprio a Jerez, a mezza estate 2003, Wurz aveva subito l'uscita più grave, alla curva 4, un'insidiosa sinistra veloce, percorrendo la quale il fondo della Mp4-18 era addirittura collassato, spedendo senza avviso l'incolpevole pilota contro le barriere. Illeso, ma da lì in poi sempre in ansia, a proposito della Mp4-18. Anche perché l'austriaco ricorda benissimo anche i numerosi e misteriosi guasti ai freni, tali da fargli assaggiare le barriere più volte e sempre al volante della recalcitrante e mirabolante Mp4-18.
Alexander Wurz poi, tanti anni dopo ricorderà: «*Una volta a Silverstone ho perso una ruota Becketts-Maggotts e più tardi ho accusato un guaio a freni in una curva lenta e meno male, perché se mi capitava in una veloce sarebbe finito non senza grosse emozioni... Okay, riparano la macchina e mi rispediscono fuori, ma a Bridge Corner stavolta collassa la sospensione posteriore. Tiro un'altra gran botta e anche stavolta la macchina si ritrova ridotta in due grossi pezzi. Scendo, torno indietro, prendo il cellulare e chiamo chi di dovere, dicendo semplicemente e sinceramente:* "Scusate, io ho fatto tutto il possibile, ma a questo punto proprio non voglio più guidare ancora questa macchina"».
Chiosa forse non necessaria, sempre ad opera di Wurz: «*... E in effetti quello era stato l'ultimo metro che mi aveva visto al volante della Mp4-18, che, al di là del miglior tempo nella sessione di test a Barcellona, non s'era dimostrata così solida da rappresentare l'arma vincente per il team in vista del finale del mondiale*».
Che poi avrebbe visto Schumacher prevalere ancora una volta d'un'incollatura, nello stupendo epilogo al Gp del Giappone a Suzuka, quando ormai la Mp4-18 è già a tutti gli effetti un'attrazione museale.

TANTITSSMI TEST E BEN POCO CONFORTO
I tester De La Rosa, sopra, e Wurz, a lato e nell'altra pagina, fanno di tutto per sgrossare e far crescere la Mp4-18 che alla fine va anche forte, ma ormai è troppo tardi per buttarla nella sfida iridata che sta impazzando tra Raikkonen e la Rossa che nel 2003 vinceranno il titolo contro la vecchia McLaren Mp4-17D solo all'ultimo Gp in programma, a Suzuka

Le spiegazioni di Newey

Nel suo libro "How to build a car", ossia "Come costruire un'automobile", Adrian Newey torna con molta sincerità e chiarezza sull'affaire McLaren Mp4-18, dichiarando senza ritrosia alcuna: «*Il problema di base era strutturale e relativo alla forma del telaio e alla conformazione stessa della parte anteriore delle fiancate. Tale da generare un vortice in grado di creare un'instabilità di fondo che rendeva la Mp4-18 molto difficile da guidare e anche non sempre prevedibile nelle reazioni. Il problema poteva essere, se non corretto, almeno alleviato, ma questo ci avrebbe portato a perdere downforce. In realtà la soluzione radicale*

sarebbe stata quella di ridisegnare il telaio dandogli una nuova forma, ma questo significava, di fatto, creare una monoposto nuova. Che però a questo punto era la Mp4-19 la quale molto deve e non solo le forme, alla Mp4-18». Sì, a quel punto tanto valeva, a stagione inoltrata, ripartire da zero, tenendo conto dell'esperienza negativa. Non fa una piega.

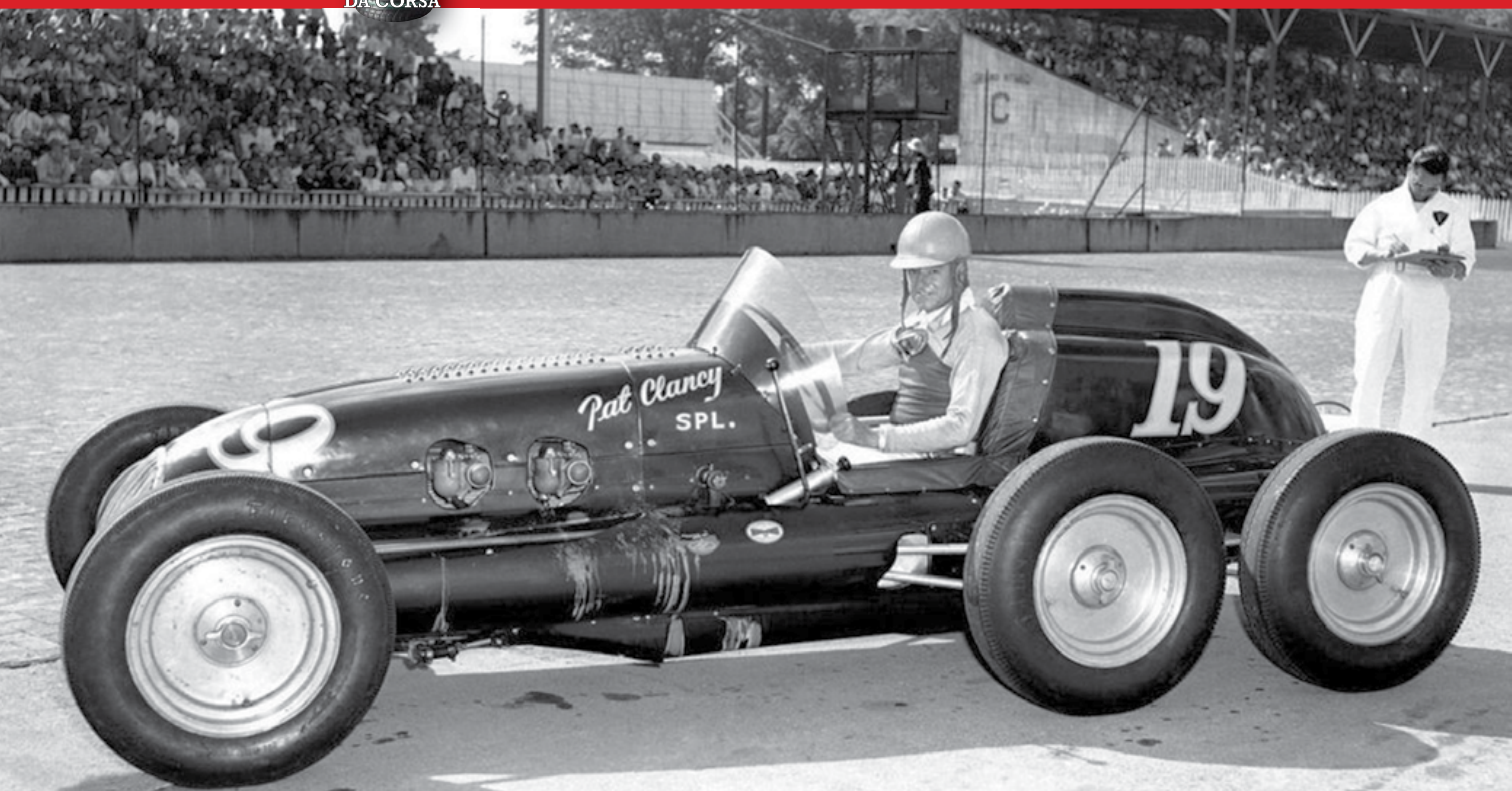
Il culto per una regina mancata

Eppure qualcosa resta, dell'avventura sfortunata della McLaren Mp4-18. Più volte lo stesso Newey ha detto con un filo d'ironia che grazie ad essa ha imparato cosa non fare, ma, del resto, lo stesso progettista non manca di sottolineare come la sperimentazione ha comunque tratto giovamento da varie intuizioni di questo intonso modello, restato vergine di Gran Premi ma nello stesso tempo divenuto base di sviluppo per intuizioni poi rivelatisi preziose. A partire dalla stessa forma del muso.

Poi, certo, la leggenda resta. Restano le risate amare in casa dei meccanici McLaren, quando, alla fine degli snervanti test, provavano i pit-stop ma non riuscivano a fare i cambi gomme simulati, perché i tecnici della Mercedes continuavano ad armeggiare sbuffanti sul motore mezzo cotto, anche a tarda sera.

Fino al punto che uno di loro, uno dei veterani tra le tute blu, anzi grigio-nere, ancora oggi racconta: «*Magari a dirlo è un semplice paradosso, però posso confessare, pur restando anonimo, che di competizioni ne ha create tante. Ossia, in particolare, le scommesse tra di noi se un giorno la monoposto avesse corso o no. E, chiaro, erano tutte sfide senza storia, perché tutti quelli che volevano vincere facile scommettevano che la Mp4-18 non sarebbe mai scesa in gara. E a conti fatti quella è stata l'unica cosa che la monoposto maledetta è riuscita a farci vincere, in quella sofferta, strana e indimenticabile stagione di F.1*».

Tanti anni dopo la McLaren Mp4-18 resta lì, a rappresentare un ammonimento, un esempio illuminante, la prova provata che in F.1 è obbligatorio crederci ogni volta, ma mai crederci troppo, essendo salutare conservare un margine di sistematico dubbio ogni volta che si cerca di fare un passo avanti troppo ampio, per cercare di sbaragliare la concorrenza.

Nata per sublimare la voglia di vincere e stupire, la Mp4-18 mantiene tuttora un posto privilegiato ma una funzione morale del tutto opposta, nella storia della F.1, richiamando tutti coloro che assaporano il suo sofferto vissuto, alla temperanza intellettuale, alla moderazione e, soprattutto, a una semplice ma decisiva e illuminante parola, che contiene un grande valore: l'umiltà. ●

Clancy 6 ruote gran pioniera a Indy

GLI APPASSIONATI DURI E PURI STRAVEDONO PER LA TYRRELL P34 CHE CORSE IN F.1 NEL 1976-1977 RITENENDOLA LA MACCHINA DA CORSA DALL'IMPATTO PIÙ STRANO E SPETTACOLARE, MA IN REALTÀ QUESTA MONOPOSTO IN GARA NELLA 500 MIGLIA 1948-1949 NON SCHERZA PER NIENTE. E RIESCE AD OTTENERE AL DEBUTTO ASSOLUTO UN BUON 12° POSTO!

di **Mario Donnini**

Quando, nell'interstagione 1975-1976, fa la sua prima apparizione la Tyrrell P34 6 ruote destinata a correre nel mondiale di Formula Uno, tutto il mondo delle corse e non solo delle corse, trattiene per un attimo il fiato, sgrana gli occhi e pronuncia unanime un aggettivo: strabiliante. Perché mai si è vista in giro roba del genere, pensano tutti.
E avanti così, a seguire passo passo il biennio di gare ed evoluzioni di una monoposto che alla fine porta a casa una vittoria in Svezia 1976 con Scheckter, nobilitata dalla doppietta ottenuta grazie anche a Depailler, e la convinzione relativa al fatto che il potenziale del modello e dell'idea sia stato solo in parte sfruttato.
I successivi tentativi di March e Williams non supereranno lo stadio di collaudo e poi ci si metterà la scure della Federazione a vietare ulteriori sviluppi e impieghi agonistici, tanto che, in pratica, da ben quarant'anni il ciclo delle monoposto a sei ruote è malinconicamente finito.
Ma stavolta non è questo il punto, bensì l'attenzione si focalizza sul suo esatto contrario: in altre parole, questo ciclo quando era davvero iniziato?
E qui la risposta si fa ancor più sorprendente e affascinante, perché in realtà ben ventotto anni prima della Tyrrell una monoposto a sei ruote tentava l'avventura alla 500 Miglia di Indianapolis, ovviamente suscitando clamore, interesse e anche il plauso degli addetti ai lavori e degli appassionati.
Così questa, a dirla tutta, è la storia mai abbastanza raccontata e collocata nel giusto ordine, della mirabolante Pat Clancy Special in gara nella classicissima dell'Indiana nel biennio 1948-1949.

LA PAT CLANCY SPECIAL PER INDIANAPOLIS È SENZA DUBBIO, TRA LE MONOPOSTO SPETTACOLARI, UNA DELLE MENO CONOSCIUTE. EPPURE HA UNA STORIA FANTASTICA E DEI RISULTATI MOLTO DIGNITOSI, COL VANTO D'ESSERE LA PRIMA SEI RUOTE A IMPORSI ALL'ATTENZIONE A LIVELLO MONDIALE, APRENDO LA STRADA ALLE INTUIZIONI DI CASA TYRRELL

Un periodo fecondo di creatività

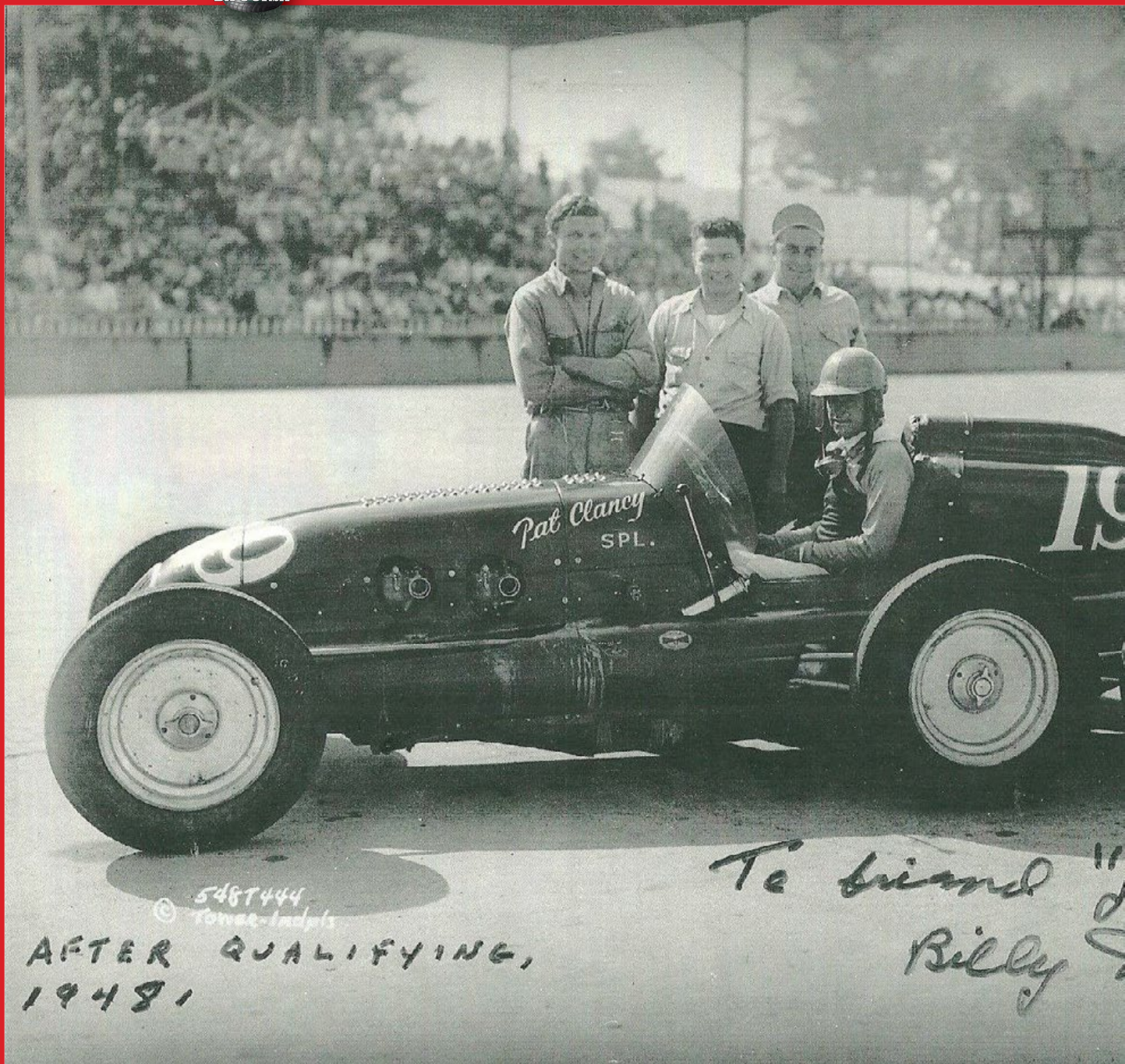
La seconda metà degli Anni '40 a Indy segna, oltre che la ovvia ripresa delle corse a seguito del secondo conflitto mondiale, anche e soprattutto un periodo di grande creatività e fermento sul piano della tecnologia.
Motori centrali, trazioni anteriori, quattro ruote motrici, propulsori doppi, unità diesel, tanti sono gli esempi di un'immaginazione che non va al potere ma che comunque dice la sua in modo libero e costruttivo, dando vita a uno spettacolare banco di prova per uomini, bolidi e idee, in certi casi da sperimentare partendo praticamente da zero.
Ed è questo il caso della spettacolare Pat Clancy Special. La quale, sulla media degli esperimenti esotici quanto estemporanei che si vedono in giro, un vanto lo ha di certo: quello di figurare molto dignitosamente in pista e di dimostrare il fondamento positivo delle intuizioni da cui nasce.
Anche perché il veterano Billy DeVore che la conduce al debutto assoluto in corsa nella Indy 500 del 1948 si qualifica senza problemi ottimo ventunesimo su trentatré e poi dopo una gara regolare riesce anche a vedere la bandiera a scacchi, ottenendo un ottimo dodicesimo posto, seppure con dieci giri di distacco dal vincitore Mauri Rose, al volante della Blue Crown Spark Plug Special a trazione anteriore.

L'intraprendenza di Pat Clancy

Pat Clancy a metà Anni '40 è un imprenditore di Memphis, Tennessee, che opera con una sua flotta nel settore dei truck e ha una sua officina d'altissimo livello nella quale opera il mago della meccanica A.J. Bowen. Poi la passione per le corse, l'amore per Indy e la voglia di mettersi alla prova ben presto fanno il resto.
Tutto parte da una base Kurtis e da lì si va avanti, con l'idea di aggiungere due ruote per avere, con la maggior impronta di gomma a terra, più trazione e aderenza. Idea che peraltro proviene da uno dei piloti di Clancy e che poi si fa strada in Bowen che, confortato dalla fiducia di Clancy, decide di concretizzarla nel modo più razionale.

Un'intuizione assai pittoresca

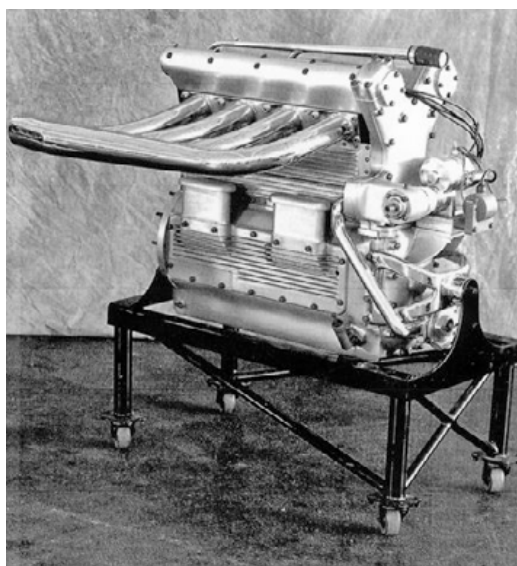
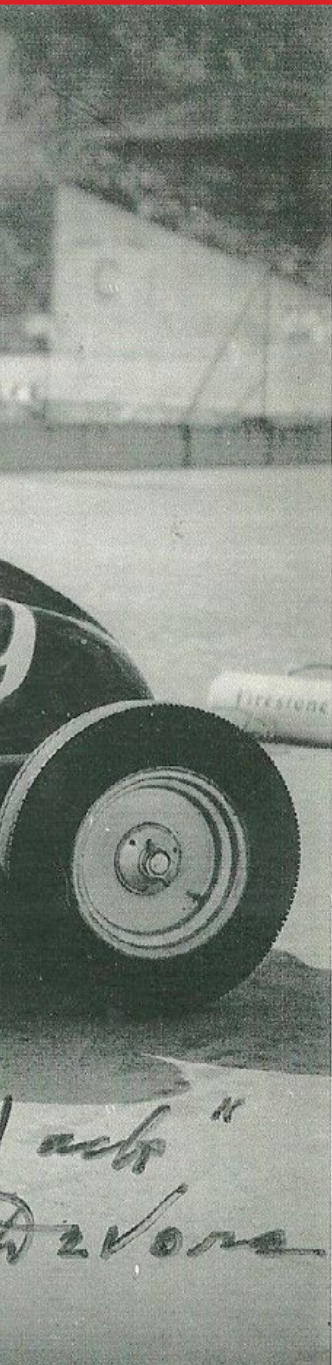
Ma attenzione, quando si dice che tutto fiorisce in testa a uno dei piloti di Clancy non ci riferisce a un top driver da corsa, ma a un sudato e nerboruto guidatore degli impegnativi autotreni d'allora. Il quale prende da parte il suo datore di lavoro e gli

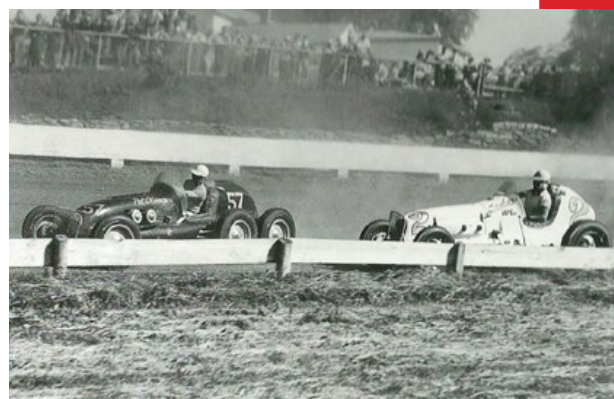
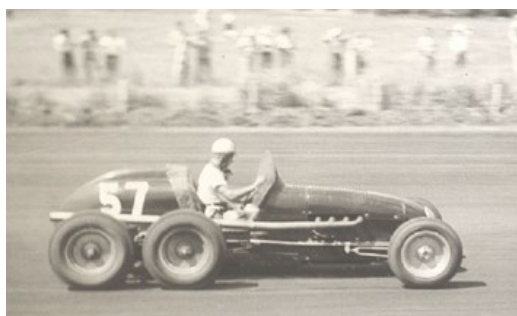
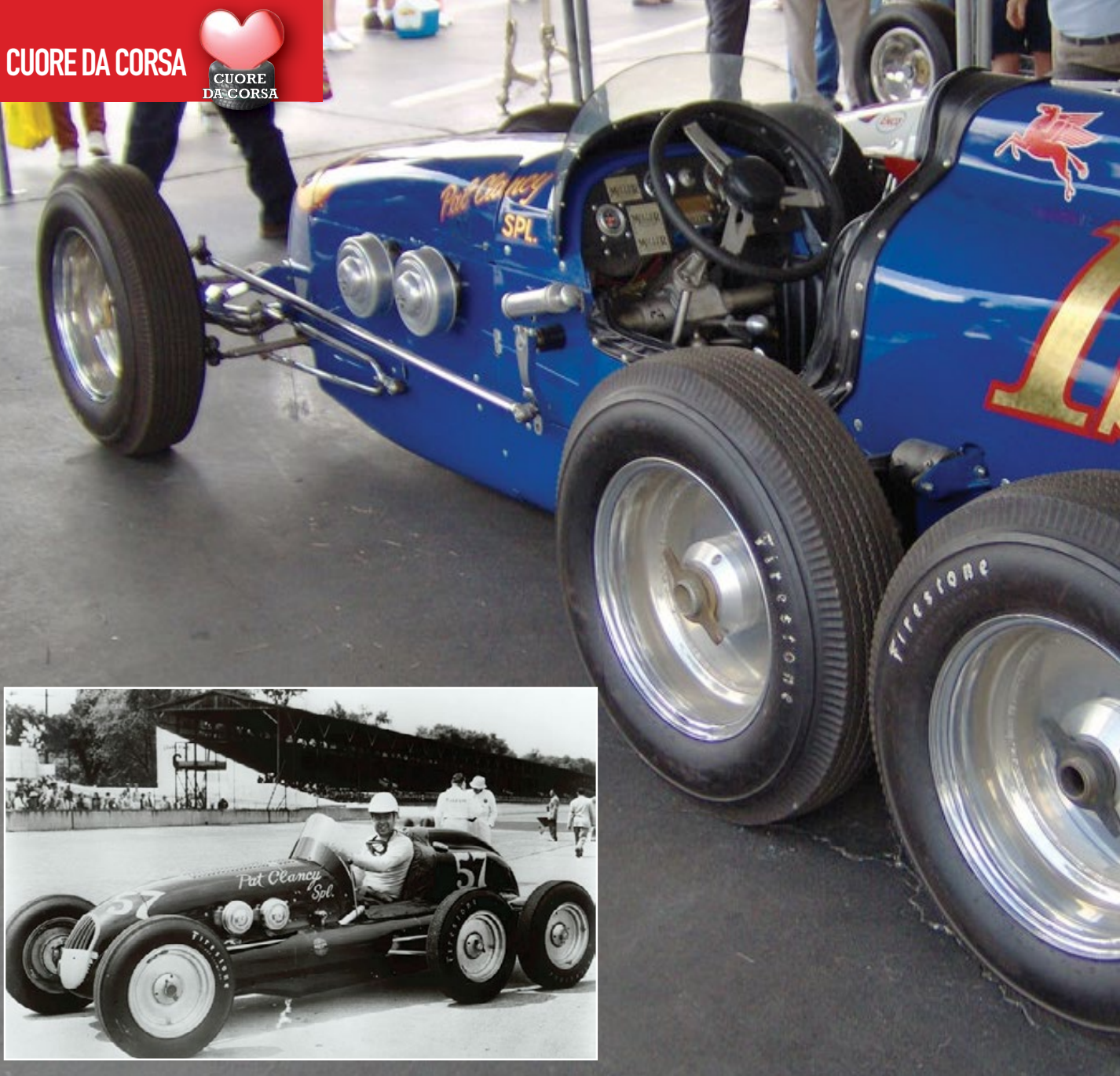
UN'INTUIZIONE MOLTO INTERESSANTE
Sopra, il disegno della Pat Clancy Special, a destra il telaio nudo e quindi la vettura sui campi di gara con la Pagoda di Indy sullo sfondo. In alto, il pilota DeVore, nella foto grande, pronto a prendere il via della 500 Miglia edizione 1948

dice secco: *«Ma, scusi, lei che è tanto appassionato di corse e sogna di vincere la Indy 500, visto che i nostri camion vanno alla grande con sei ruote e quattro motrici sviluppando una trazione fantastica, perché non attrezza allo stesso modo una monoposto da corsa? Se tanto mi dà tanto, se noi siamo i migliori sulle strade normali, magari lei può farcela a battere tutti pure sullo speedway, no?»*.
Pat Clancy ascolta tacendo, ma il suo cervello intanto fa momble mumble, come quello di Zio Paperone.

Prima tutti ridono, poi tacciono ammirati

In realtà si prendono le mosse da una valida e sperimentata Kurtis Kraft KK500G a motore Offenhauser da circa 275 cavalli di potenza, ossia una delle vetture più valide e diffuse, tra i racer di Indy.

UNA STRAORDINARIA AVVENTURA
Sopra, il pilota DeVore e i suoi compagni d'avventura nel 1948, subito dopo aver ottenuto la qualificazione alla Indy 500. Nell'altra pagina, la Clancy a sei ruote in azione a più riprese, quindi il motore Offy adottato e il suo telaio Kurtis Kraft

La monoposto nasce nel posteriore con una sospensione De Dion dotata di due assali in tandem collegati e dotati di sospensioni indipendenti più un albero di trasmissione, barre di torsione e cambio ovviamente collocato nell'affollato retrotreno. Nell'anteriore, invece viene adottato un assale di una Plymouth degli Anni '30.
Quanto alla carrozzeria, scaturisce dall'opera del Costruttore della West Coast Frank Kurtis integrata dalle inevitabili modifiche pensate dallo stesso Bowen.
L'idea di avere una 6x4, quindi con quattro ruote motrici nel posteriore, sulle prime fa ridere i vecchi lupi della Indy 500, ma quando arrivano i riscontri dei giri di prova iniziali a Indy, tutti tacciono, perché il passo è da qualifica e gli sviluppi

imprevedibili, per la monoposto più rivoluzionaria mai apparsa sullo speedway, che passa alla storia anche per essere la prima dotata di cerchi in magnesio.
In sintesi, quando la Pat Clancy Special è pronta, bisogna solo trovare uno disposto a guidarla e il boss pensa subito a Billy DeVore, perché un'incognita del genere è meglio farla sciogliere a uno sperimentato veterano, per capire se c'è davvero la possibilità di andare avanti.
In attesa dell'ingaggio, DeVore non sa ancora niente della sei ruote, sviluppata in gran segreto, e prima di mostrargliela Clancy gli dice una frase che resterà famosa tra gli appassionati di Indy dell'epoca: *«Devo mostrarti una mia nuova macchina, ma ti prego, resta tranquillo, perché al primo colpo d'occhio ti sembrerà un po' strana...».* Come si dice in questi casi, lì per lì al vecchio DeVore cade la mascella, ma poi tutto il resto adesso è storia…

◄--------

Nell'edizione 1949 il secondo tentativo

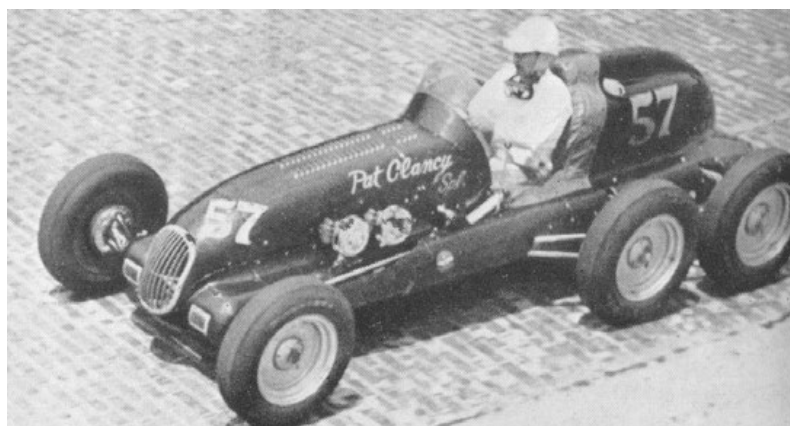
Il primo assaggio lascia la sensazione che la Pat Clancy Special possa essere meglio sviluppata e dire la sua, così la vettura viene iscritta anche all'edizione 1949 della classicissima dell'Indiana, stavolta mettendo al volante il debuttante Jackie Holmes, il quale si qualifica a sua volta senza alcun problema in diciassettesima posizione della griglia di partenza, alla velocità media di 128,087 miglia orarie. Purtroppo stavolta non c'è verso di percorrere l'intera distanza della corsa e di rivedere la bandiera a scacchi, perché dopo 65 giri la Pat Clancy Special è costretta al ritiro, a causa di un guaio alla trasmissione.

L'addio all'idea

La Pat Clancy Special, di fatto, ha un solo problema ma piuttosto grosso: pesa troppo. Non meno di un quintale e mezzo più delle concorrenti. Quindi, tutto quello che si guadagna in trazione poi lo perde in accelerazione e prestazioni pure. E, con i materiali a disposizione, proprio non si vede il modo possibile per risolvere la questione. In una situazione del genere, non resta che prendere una decisione dolorosa ma ragionevole: la monoposto a sei ruote ha avuto un bell'impatto ma è arrivata al plafond e non può godere di nessuna evoluzione, così si sceglie semplicemente di riconvertirla all'uso normale, riportandola allo stadio di vettura dotata di quattro normalissime ruote. In questa veste prenderà parte per la stessa scuderia ad altre due edizioni della Indy 500, peraltro senza acuti di sorta.

NEL 1949 LA 6 RUOTE CI RIPROVA CON UN DEB

Sopra, in basso e nell'altra pagina, al centro, il rookie Jackie Holmes con la Pat Clancy Special a Indy nel 1949, edizione in cui sarà costretto al ritiro per un problema alla trasmissione

OCCHIO ALLA REPLICA E AL MODELLINO
Nella foto grande, a destra, in alto e in basso, ecco la spettacolare replica della Pat Clancy Special realizzata per preservarne la memoria. In basso a destra, un diorama che la vede a Indy 1949

Revivescenza fortunata

La Pat Clancy Special come tale non esiste più dal 1949, perché di fatto, appunto, viene cannibalizzata e riconvertita a monoposto tradizionale. Eppure tanto e tale resta il suo impatto nella storia di Indy, che di recente è stata replicata e clonata, per avere il puro piacere emozionale di vederla sfrecciare ancora.

Così la prima sei ruote della storia della 500 Miglia di fatto cavalca ancora, perché, okay, non è riuscita a vincere, ma oltre settanta anni dopo la sua nascita, continua a far sognare. ●

APPELLO PER UN CAMBIAMENTO, CON SORPASSI SEMPRE PIÙ "VERI"

In F.1 il DRS ha un po' stufato

Ho visto correre Ronnie Peterson, da allora ritengo che la cosa migliore che sia capitata alla F.1 siano stati i continui progressi in termini di sicurezza. Questa F.1 che per altri motivi è diventata una "caricatura" della F.1 che amavo. Quando i sorpassi venivano effettuati sulla base di coraggio, determinazione, abilità e aggressività. In questo cartone animato di F.1 il pilota dietro un altro può prendere un cappuccino, salutare la folla e decidere quando sorpassare il coglione davanti a lui. Tutto questo accade da più di 10 anni a causa di un elemento spazzatura chiamato DRS. Sarebbe bello se tra persone influenti e tifosi fosse possibile almeno allungare il numero iniziale di giri senza DRS. Saluti cordiali.

Justo P. López Marqués, Burgos, Spagna

Carissimo, diciamocela tutta: sarebbe ancor più bello se la F.1 del futuro fosse così combattuta, credibile e ricca di opportunità, da poter fare a meno del tutto del DRS, che rappresenta uno degli aspetti più finti, smoscianti e deludenti all'interno delle competizioni della massima formula. Anche perché dei sorpassi non ha senso moltiplicare la quantità a scapito della qualità. Meglio pochi e tosti che tanti e privi di mordente, vero?

COL 42ESIMO COMPLEANNO DI ICEMAN

Tifosi in festa per il grande Kimi

Lo scorso 17 ottobre è stato il 42esimo compleanno di Kimi Raikkonen, così, per l'occasione, abbiamo radunato i nostri soci ad un pranzo per rendergli omaggio visto il mondiale vinto nel 2007. Grazie, Campione! Grazie, Autosprint!

scuderia Ferrari club Caneva

A 10 ANNI DALLA SCOMPARSA

Simoncelli manca a tutti!!

Caro Autosprint, dieci anni fa ci lasciava Marco Simoncelli, un grande campione nel mondo del motociclismo ed amante delle quattro ruote del rally, e sempre presente sul circuito brianzolo. Dieci anni fa Autosprint aveva unito Simoncelli ad un altro campione che ci aveva lasciato troppo presto: Gilles Villeneuve; due personaggi che hanno scolpito un segno indelebile, due destini e due numeri il 58 e il 27, che sono rimasti e rimarranno per sempre nei cuori di tutti i tifosi.

Fabio Giacomo Cobianchi, Pieve Porto Morone (Pv)

PER L'ANNIVERSARIO NUMERO 60 DI AS

Omaggio da un lettore very d.o.c.

Carissimo Autosprint, sono un affezionato lettore del mercoledì, giorno in cui arrivi in edicola, e desidero ringraziarti anch'io per i tuoi "primi" 60 anni. Il tuo settimanale, al quale si aggiungono i fantastici Gold Collection, sono un punto di riferimento, per tutti noi amanti degli sport motoristici, sia per la qualità dell'analisi tecnica delle gare che per l'approfondimento delle capacità tecniche ed umane dei protagonisti, tra essi i nostri Michele Alboreto ed Elio De Angelis mai abbastanza ricordati se non proprio dalla tua rivista. E a proposito di questo, nella foto, ho voluto omaggiare Andrea De Adamich, mitico alfista Doc, nato a Trieste, a pochi chilometri di distanza dalla mia città, 80 anni fa... Infine vorrei farti i complimenti per i racconti di quel Cuore da Corsa che, forse, oggi manca nel mondo ancora affascinante dei motori.

Un cordiale saluto ad Andrea Cordovani, Mario Donnini, alla redazione, ai collaboratori e a tutti coloro che con il loro impegno rendono possibile la realizzazione di questo meraviglioso capolavoro giornalistico!

Gianmarco Madeo, Gorizia

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

La Conti Editore pubblica anche

TUTTI I MESI **AUTO TI GUIDA** VERSO LA **MOBILITÀ DEL FUTURO**

LE NUOVE TENDENZE

LE VETTURE PIÙ INTERESSANTI

IMPORTANTI OPINIONISTI

UNA GRAFICA CHIARA

LE TECNOLOGIE DI OGGI E DOMANI

TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI

L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

In ogni numero Auto vi racconta tutte le novità del settore automotive. Uno sguardo aggiornato sulle tecnologie, le tendenze e i modelli senza dimenticare il piacere di guidare.*

*Non perderlo, **è in edicola.***

**Al costo di € 5.00*